



KRIEGSTAGEBUCH DES SCHLACHTSCHIFFES "TIRPITZ"
BATTLESHIP *TIRPITZ*'S WAR DIARY

14-31 January 1942

(German text transcribed by Rob Okey and translated by Ulrich Rudofsky.)

Additions and comments made by the editors are in brackets [...]

Kriegstagebuch des Schlachtschiffes Tirpitz
Kommandant: Kapitän zur See Topp.
[Battleship Tirpitz's War Diary](#)
Commander: Kapitän zur See [Captain] Topp.

Begonnen: 14.1.1942.
Abgeschlossen: 31.1.1942.
Anlagen: ---
Started: 14 January 1942.
Ended: 31 January 1942.
Attachments: ---

14.1.42 / 14 January 1942

2100 / 2100 hours-

Bordwetterwarte:

Wetterlage: Hoch Bottenbusen südwestwärts ausbreitend. Störungslinie wird Shetlands-Kanalmitte angenommen, in ihrem Bereich tiefe Bewölkung, Schneefälle, mäßige Sicht. Startmöglichkeit Südostengland und Schottland gegeben. Neues Tief nördlich der Azoren, zunächst Ost, später N.O. ziehend.

[Ship's weather station:](#)

[Weather situation:](#) High above Gulf of Bothnia spreading southwesterly. Line of disturbance is presumed to be at Shetland mid-channel, in that area are low, heavy clouds, snowfall, and moderate visibility. Starting opportunity [for aircraft] for southeast England and Scotland is apparent. New low north of the Azores is moving east, later northeast.

Vorhersage für 12 Stunden:

[Südliche Nordsee:](#) O - SO, 4 - 6, heiter bis wolkig, untere Wolkengrenze um 400 m, gute Sicht, Temperaturen um - 5°.

[Nördliche Nordsee:](#) S - SO, 6 - 8, stark bewölkt. Schneeschauer, besonders im Westen. Sicht im Osten um 10 sm, im Westen 3 - 6 sm. Temperatur um 0°.

[England:](#) Allmählich Auflösung der Störungslinie.

[Prediction for the next 12 hours:](#)

[Southern North Sea:](#) E - SE, 4 - 6.¹⁾ Bright to cloudy, lower cloud ceiling approximately 400 meters, good visibility, temperatures at about -5° C.

[Northern North Sea:](#)

S - SE 6 - 8, dense clouds, snow showers, especially in the West. Visibility in the East at about 10 nm, in the West 3-6 nm [nautical miles]. Temperature about 0° C.

[England:](#) Gradual dissolution of the front.

2200 / 2200 hours-

Wettervorhersage B.S.N. [Befehlshaber der Sicherungsstreitkräfte der Nordsee] (Ft. 2114/28 und 2126/29):

[Weather forecast from B.S.N. \[C-in-C of security forces for the North Sea\] \(radio telegram 2114/28 and 2146/29\):](#)

[Nordsee bis Südnorwegen:](#) Südost 5 - 6, Dunst, aber nicht unter 3 sm Sicht, nordwärts Besserung. Leicht quellige Bewölkung, etwa ab 3° ostwärts stark quellende Bewölkung, Untergrenze uneinheitlich.

[North Sea to South Norway:](#) Southeast 5 - 6, mist, but visibility not less than 3 nm, improving toward the North. Light billowing clouds, starting at about 3° E heavy billowing clouds with lower ceiling uneven.

¹⁾ The Kriegsmarine used the Beaufort and Petersen scales for wind and seas.

Einflugmöglichkeiten: Schottland gutes Startwetter. Flug nach Ostengland durch Schlechtwettergebiet. Mittelengland Flugplätze gegen Morgen Dunst bis Nebel. Einflug über Südostengland in Deutsche Bucht möglich. Vereisung in den Wolken. Morgen voraussichtlich besseres Flugwetter.

Flying conditions: Scotland has good starting weather. Flights to eastern England are through inclement weather areas. Central England airfields morning mist to fog. Flying into Deutsche Bucht via southern England possible. Icing conditions in the clouds. Better flying weather is predicted for tomorrow.

2330 / 2330 hours-

Wettervorhersage Gruppe (Ft. 2320/30):

Weather forecast from Group [North] (radio telegram 2320/30):

Am 15.1. in Nordsee voraussichtlich gute Sicht. Über Mittelengland und Schottland jedoch Schlechtwetter mit geringer Startmöglichkeit. Daher Aufklärung von dort wenig wahrscheinlich. Für 16.1. Verbesserung Flugwetter für Nordsee zu erwarten.

15 January, good visibility predicted for the North Sea. However, above central England and Scotland there is poor weather with restricted start opportunities. Therefore, reconnaissance there is unreliable. Improvement of flying weather for the North Sea is expected for 16 January.

Das Stichwort "Polarnacht" ist also von Gruppe Nord im Widerspruch zum Op.Befehl Ziff. I gegeben (Op.Befehl I 1.Abs.: "Ausmarsch wird nur bei einer Wetterlage durchgeführt, die feindliche Luftaufklärung in der Nordsee unwahrscheinlich erscheinen läßt").

Denn: Die Wetterlage war für Aufklärungstätigkeit der feindlichen Luftwaffe am 14.1. ungewöhnlich günstig, am Mittag des 14.1. wurde in der Nähe des Schiffes Aufklärung geflogen und am Abend des 14.1. wird englische Flugtätigkeit über Jade und Weser ausgeübt.

The code word "Polarnacht" [polar night] is issued by Group North in contradiction to the operational order cipher I (operational order I section 1: "Departure is to be conducted only in weather conditions which make enemy air reconnaissance unlikely").

Thus: The weather situation for the reconnaissance by the enemy air force on 14.1. was unusually advantageous, by noon of 14.1. reconnaissance flights were flown in the vicinity of the ship, and by evening of 14.1. English air activity was conducted above the "Jade" Bay and the Weser River.

Die Wettervorhersage des B.S.N. und der Bordwetterwarte lassen eindeutig erkennen, daß das Wetter am Vormittag des 15.1. für englische Aufklärungstätigkeit über der Deutschen Bucht und nördlichen Nordsee noch günstiger sein wird. Ich nehme daher an, daß der Ausmarsch auf jeden Fall, erfolgen soll, weil ein längeres Liegen des Verbandes auf Schillig Reede für untragbar gehalten wird, was auch meiner Auffassung entspricht.

The weather forecast of the Gin-C security forces North Sea and the ship's weather station clearly point out that the weather at the forenoon of 15.1. above the "Deutsche Bucht" and the northern North Sea will be even more advantageous for the English reconnaissance activities. I assume, therefore, that the departure will take place in any case because a prolonged mooring of the formation on the Schillig Roads is considered untenable, and that agrees with my assessment.

2330 / 2330 hours-

Ölübernahme abgebrochen, da vor Stillwasser und Schwojen des Schiffes auf Ebbstrom Anker gelichtet sein muß.

Brennstoffbestand: 7047 m³.

Oil transfer was stopped, because the anchor must be weighed before slack water set in and swinging at anchor begins in the ebb flow.

Fuel stores: 7,047 m³ [tons].

2345 / 2345 hours-

"Jaspis" abgelegt.

"Jaspis" cast off. [Requisitioned Norwegian tanker].

2350 / 2350 hours-

Anker lichten zugleich. 5. Z.Flottile in Kiellinie angehängt.

Bereitschaft: Kriegsmarschzustand II.

Anchors are weighed at the same time [and] 5th Destroyer Flotilla follows in the wake.

Readiness: combat sailing condition II.

[Signed: Topp]

15.1.42 / 15 January 1942

Frische Brise aus Ostsüdost, leicht bewegte See, geringe Bewölkung, sehr gute Sicht.

Temperatur -10°

Wasser 0°

Leichter Eisbrei.

Fresh breeze from the ESE, slight sea motion, minor cloud cover, very good visibility.

Temperature -10° C

Water 0° C.

Moderate ice slush.

0002 / 0002 hours-

Schillig Sperrlücke auslaufend passiert.

Passed Schillig barricade gap while exiting.

0050 / 0050 hours-

Leuchtschiff F passiert.

Passed lightship F.

0135 / 0135 hours-

Eingang Ft. Gr. Nord 0101/32: "Einlaufen Grip Hölen".

Received radio telegram group North 0101/32: "Entering Grip Hölen".

0446 / 0446 hours-

G.D.Ü. – Impuls kurzfristig auf 70cm aus Richtung 210° (Spiekeroog), wahrscheinlich Dete-
gerät der Flak.

G.D.Ü. [unknown abbr.] – brief impulse at 70 cm [band] from direction of 210° (Spiekeroog [An
East Frisian Island]), probably a DeTe [Dezimeter Telefonie=radar] instrument of the Flak.

0447 / 0447 hours-

Punkt H passiert.

Passed Point H.

0508 / 0508 hours-

Minenräumerfolg des Sperrbrechers in Qu. AN 9546

Minesweeping successful by blockade breaker in quadrant AN 9546.

0525 / 0525 hours-

Deshalb Befehl an Sperrbrecher: "Über Qu.9546 hinaus bis 09.00 Uhr geleiten". weil der
Verband bis Hellwerden nur niedrige Fahrtstufen mit stärkerer Abtrift durch Strom und Wind
laufen darf, um dann bei Tag möglichst hohe Fahrt laufen zu können und trotzdem 57°, 31, N
nicht vor Beginn der Dämmerung um 17.00 Uhr zu überschreiten.

Therefore, order to blockade breaker: "Escort us out beyond quadrant 9546 until 0900 hours",
because the formation is allowed to run only at low speed allowing quite a bit of drift until dawn
due to current and wind, in order to allow to run at all possible speed during the day and still to
arrive at 57° 31' N not to exceed the onset of dusk at 1700 hours.

0800 / 0800 hours-

OSO 4 – 5, Seegang 3, sehr gute Sicht, 8/10 bedeckt. Barometer 1027mb, -7.5°
Gesamte Flak auf Station

ESE 4 – 5, seas 3, very good visibility, 8/10 overcast. Barometer 1027 mb, -7.5° C.

Entire Flak at battle stations.

0815 / 0815 hours-

Qu. 9515.AN

Sperrbrecher in Qu. 9515 AN entlassen.

Quadrant AN 9515

Blockade breakers dismissed in quadrant AN 9515.

0830 / 0830 hours-

Bordwetterwarte. Wetterlage: Nordeuropahoch weiter südwestwärts ausbreitend. Atlantiktieftief etwa 600 sm westlich Irland, ostziehend. Alte Störungsline Shetlands-Kanalmitte in Auflösung, über England tagsüber fast durchwegs Startmöglichkeit, nachher von SW her Eintrübung.

Ship's weather station. Weather conditions: North European high expanding to the South. Atlantic low perhaps 600 nm west of Ireland, drifting east. Previous line of disturbance in center of Shetland Channel is dissipating, above England continuous starting opportunities all day long, later increasing clouds from the SW.

Vorhersage 12 Stunden:

- a) Mittlere Nordsee: Südost 4 – 5. Wolkig. Gute Sicht. Temperaturen um -3°. Gutes Flugwetter.
- b) Nördliche Nordsee: Südost 6 – 7. Bedeckt, noch einzelne Schneeschauer, sonst Sicht 5 – 10 sm. Mäßiges Flugwetter.
- c) England: Mäßiges Flugwetter.

12-hour forecast:

- a) Central North Sea: SE 4 – 5. Cloudy. Good visibility. Temperatures at about -3° C. Good flying weather.
- b) Northern North Sea: SE 6 – 7. Overcast, lingering isolated snow showers, otherwise visibility 5-10 nm [nautical miles]. Moderately fair flying weather.
- c) England: Moderately fair flying weather.

Aussichten für die Nacht:

- a) Nordsee: Keine Änderung.
- b) England: Eintrübung von SW.

Predictions of the night:

- a) North Sea: No change.
- b) England: Increasing cloudiness from SW.

Gemäß Op.Befehl Ziff. V g 2.Abs. ("Abbrechen nach eigenem Ermessen falls angetroffene örtliche Wetterlage feindliche Luftaufklärung wahrscheinlich macht....") mußte ich auf Grund der örtlich angetroffenen ausgesprochen günstigen Wetterlage für englische Luftaufklärung den Vormarsch abbrechen. Dieser Punkt war mehrfach Gegenstand eingehender Erörterungen bei Gruppe Nord gewesen, und es war kein Zweifel geblieben, daß der Vormarsch abgebrochen werden sollte, wenn die örtlich angetroffene Wetterlage am X + 1 Tage eine englische Luftaufklärung wahrscheinlich machte, sodaß mit der Erfassung des Schiffes und L.T.[Lufttorpedo??] Angriffen in der Abenddämmerung gerechnet werden müßte.

According to operational order cipher V g Section 2 ("Aborting [of mission] based on own assessment of the locally encountered weather situation that makes air surveillance by enemy likely.....") I must abort the advance based on the locally encountered downright advantageous weather conditions for English air reconnaissance. This point of view was several times the object of intense investigation by Group North, and there remained no doubt that the advance should have been aborted, when the locally encountered weather conditions on day X + 1 would have made an English air reconnaissance quite probable, so that identification of the ship and aerial torpedo attacks during dusk would have been expected.

Ich setze den Vormarsch auf Grund der Überlegungen vom 14.1. abends trotzdem fort, zumal die Hoffnung besteht, daß im Laufe des Nachmittags in dem dann erreichten nördlicheren Seegebiet kein günstiges Flugwetter mehr ist und nach Überflogenwerden noch die Möglichkeit des Ausweichens in das Skagerrak gegeben ist.

Nevertheless, I decide to continue the advance in the evening based on the analysis of 14 January since there is hope that there will be no longer favorable flying weather during the course of the afternoon, when the northern region of this sea is reached, and there is still the possibility for diverting into the Skagerrack after a flyover.

Ein weiterer Grund für die Fortsetzung des Vormarsches ist die Wahrscheinlichkeit, daß den Engländern die Tatsache des Auslaufens bisher unbekannt geblieben ist. Der Erfolg der Überraschung ist aber nur kurze Zeit gegeben, da schon morgen damit gerechnet werden mußte, daß die engl. Aufklärung das Schiff bei einer Rückkehr in die Flußmündungen erfassen würde.

A further reason for the continuation of the advance is the probability that the fact of the departure has remained unknown to the English. The success of surprise provides only a brief interval, since one must count on the fact that the English reconnaissance would detect the ship during a return to the mouth of the river.

0815 / 0815 hours-

Zerstörer gehen aus Kiellinie in Sicherungsformation 1, Fahrt 19 sm.

The destroyers move out of our wake to set up security formation 1, speed 19 knots.

0934 / 0934 hours-

Ft. Gr.Nord 0852/38: Aufklärungstätigkeit und Peilverkehr 18. Gr. weiter gering. Üblicher Ft. Verkehr ohne Besonderheiten. Anton Dora um 00.32 Uhr, Anton Fritz um 01.57 Uhr Richtung Island. Willy Ida Ulli 06.48 Uhr Richtung Nordcap, Murmansk geortet.

Radio telegram 0852/38: Reconnaissance activity and bearing traffic [by] 18th Group continues to be light. Usual radio telegraph traffic without any peculiarities. Bearings were recorded: Anton Dora at 0032 hours, Anton Fritz at 0157 hours in the direction of Island. Willy Ida Ulli at 0648 hours in the direction of North Cape, Murmansk.

0945 / 0945 hours-

In Richtung 25° ein Dampfer in Sicht.

A steamer in sight, bearing 25°.

0956 / 0956 hours-

In 15° und 25° je 1 Segler in Sicht, wahrscheinlich dänische Fischer.

At 15° and at 25° one sail in sight for each, probably a Danish fishing vessels.

1010 / 1010 hours-

Querabstand des rechten Seglers 68 hm. Z 29 erhält Befehl, beide Segler zu untersuchen.

Athwart distance of the sailing vessel at the right 68 hm [= 6,800 meters]. [Destroyer] Z 29 receives the order, to search both sailing vessels.

1033 / 1033 hours-

Da Z 29 den Befehl zum Untersuchen der Segler nicht aufnimmt (Versager des Signalpersonals) wird "Z 29" nicht mehr detachiert.

Since Z 29 does not receive the order to search the sailing vessels (failure by the signal personnel), Z 29 will not be detached now.

1059 / 1059 hours-

Qu. 6662 AN

Steuorbord-querab treibende Mine.

In quadrant 6662 AN

A drifting mine on starboard abeam.

Vermerk über Schlüsselmittel:

- 1.) Neueingeführte Schlüsselunterlagen "Neptun" ergeben bei MN Abt. Nord und "Tirpitz" völlig verschiedene Auffassungen über Schlüsselvorgang. Erste eingehende Ft.,s vom 14. abends sofort gelöst, nach Schlüsselwechsel keine Lösungsmöglichkeit mehr. Gegen 10.30 Uhr am 15. nach Versuchen aller möglichen Methoden Verfahren der MN Abt. festgestellt. Forderung: Bei Einführung neuartiger Verfahren müssen alle beteiligten Stellen mit genauer Beschreibung ausgerüstet sein.
- 2.) Gültige LM-Tafeln waren trotz Zusage Gr.Nord, sie rechtzeitig an Bord zu geben, am 15.1. dem Schiff noch nicht bekannt.

Note about coding methods:

- 1.) The newly issued code documents "Neptun" produce totally different perceptions between the naval intelligence sections North and "Tirpitz" about coding procedures. The first received radio telegrams from the evening of the 14th were immediately decoded, but after change of the coding procedure, a solution was no longer possible. Toward 1030 hours on the 15th after trying of all the possible methods, the procedure of the naval intelligence section is finally determined. Request: When new types of procedures are introduced, all participating stations must be armed with accurate instructions.
- 2.) Valid LM [??abbrv.] tables were not sent on board despite assurance by Group North, and, therefore, were not yet known by the ship.

1400 / 1400 hours-

OSO 4 – 5, Seegang 3, sehr gute Sicht, 6/10 bedeckt, Barometer 1029 mb -3,2°. ESE 4 – 5, seas 3, very good visibility, 6/10 overcast, barometer 1029 mb, -3.2° C.

1427 / 1427 hours-

Wetter von Gr.Nord:

Gr. Nord meldet durch Ft. mit 1349/45: Westlich Skaggerak bis 10 sm Sicht. Nach N langsam abnehmend, Wind: S – SO, abflauend. Teilweise Schneefälle. Von Mittel-Nordengland schlechte Startmöglichkeit.

Weather from Group North:

Group North reports by radio telegram 1349/45: West of Skagerrack visibility up to 10 nm. To the North decreasing wind: S- SE, abating. Occasional snowfalls. Poor starting conditions from central-northern England.

1436 / 1436 hours-

Änderung der Fahrtstufe auf 19 sm. (Wassertiefe 30 m).

Change in speed to 19 knots (water depth 30 meters) [Tirpitz draft is ~10.6 m].

1437 / 1437 hours-

Von West Gruppe durch Ft. 1315/47: Abends dringender OP FT von Admiralität Zusammenhang hier nicht erkennbar.

From Group West via radio telegram 1315/47: [Expect during] evening an urgent operational radio telegram from admiralty. Context here not yet known.

1445 / 1445 hours-

Fahrtstufe 25 sm.

Speed 25 knots.

1510 / 1510 hours-

Sichtmeldung durch EM-I Vormars: In Richtung 30° 2 Masten, Entfernung 350 hm, vermutlich Fischkutter.

Ship-insight report by foretop EM-I [optical rangefinder]: Bearing 30° 2 masts, range 350 hm [35,000 meters], presumably a fishing cutter.

1515 / 1515 hours-

Bordwetterwarte:

Wetterlage: Hoch 1035 mb, Schweden-Nordfinland festliegend. Sturmtief etwa 980 mb wird 400 sm westlich Irland angenommen, ONO-wärts verlagernd. Damit Verstärkung des Druckgefälles. Vorhersage für 12 Stunden:

- a) nördliche Nordsee S0 5 – 7. Bedeckt. Zeitweise leichter Schneefall. Gute, später mittelgute Sicht.
- b) Britische Inseln: auffrischender Süd. Eintrübung von SW. Startmöglichkeit SO-England.

Ship's weather station:

Weather conditions: High 1035 mb, stationary over Sweden- North Finland. Storm low approximately 980 mb is presumably located 400 nm west of Ireland, moving ENE. Therefore, causing increases pressure drop. Forecast for the next 12 hours:

- a.) Northern North Sea, SE 5 – 7. Overcast. Occasional light snowfall. Good, later moderately good visibility.
- b.) British Isles: Freshening [wind] from the South. Increasing cloudiness from the SW. Starting [aircraft] from SE-England possible.

Aussichten für morgen:

- a) südwestliche norwegische Küste: aus SO auffrischend auf 8 – 10, bedeckt, mittelgute Sicht.
- b) Britische Inseln: Störungslinien über England. Kein Flugwetter.

Tomorrow's outlook:

- a.) Southwest Norwegian coast: freshening from the SE to 8 – 10, overcast, moderately good visibility.
- b.) British Isles: inclement weather fronts above England. No flight weather.

1530 / 1530 hours-

SO 5 – 6, bedeckt, Schneeflocken. Gute Sicht. Standort: Qu. AN 3818 1.K.u. [Erstes Karo unten].

SE 5 - 6, overcast, snowflakes. Good visibility. Position: quadrant AN 3818 first small square below.

1523 / 1523 hours-

Kurze G.D.Ü. Ortung in 49°, Wellenlänge 1,43 (Richtung Färder?).

Brief G.D.Ü. [??] bearing [impulse] at 49°, wavelength 1.43 [m] (from direction of Färder?) [VHF radio beacon]

1541 / 1541 hours-

F.t. von Fliegerführer Nord 1513/34: (1.Gruppe unklar) "bis" (3. Gruppe unklar) keine Streitkräfte gesehen.

Radio telegram from commander air forces North 1513/34: (1st group unclear) to (3rd group unclear) no [hostile] forces seen.

1550 / 1550 hours-

Schiff macht Ausweichmanöver wegen treibender Mine. An Stb. 2 treibende Minen. (Qu. AN 3815 1.u.K).

Ship makes dodging maneuver because of drifting mine. 2 drifting mines on starboard. (Quadrant AN 3815 first small square down [?]).

1625 / 1625 hours-

Kriegsmarschzustand I.

Combat alert condition I.

1627 / 1627 hours-

Ft. Fliegerführer Nord 1555/86: "Luft Qu. 4071 06. Nichts zu sehen".

Radio telegram from commander air forces North 1555/86: "Air quadrant 4071 06. Nothing seen".

1635 / 1635 hours-

Treibende Mine querab.
Drifting mine abeam.

1636 / 1636 hours-

Qu. 3812 AN
Schiff geht mit beginnender Dämmerung auf Kurs 48° (Scheinkurs nach Lindesnes).
Quadrant 3812 AN
At beginning of dusk, ship turns to course of 48° (deception course to Lindesnes).

1708 / 1708 hours-

Kurs 0° .
Course 0°.

1740 / 1740 hours-

Kurs 310°, um auf alte Vormarschrichtung zu kommen.
Course 310°, to return to the old direction of the advance.

1720 / 1720 hours-

Ft. Gruppe Nord 1653/49: "Falls vor 17.30 Uhr überflogen, durch Hanstholm Sperrlücke Skagerrak gehen".

Hieraus entnehme ich, daß auch Gruppe Nord gewisse Besorgnisse auf Grund des besonders günstigen Flugwetters hat. Für diesen Fall war meine Absicht, ins Skagerrak abzubiegen (siehe Überlegungen um 08.30 Uhr).

Radio telegram from Group North 1653/49: In case you are over-flown before 1730, go to Skagerrack via Hantsholm barricade gap".

I interpret this to mean that also Group North has certain concerns based on the particularly good flying weather. In this case, it was my intention to turn off to the Skagerrack (see my deliberations at about 0830 hours).

1726 / 1726 hours-

Ft. Gruppe Nord 1705/50: "Einlaufen Fjord Grip Hoelen. Damit Ft. Leitnr. 32 erledigt".
Radio telegram from Group North 1705/50: "Entering fjord at Grip Hoelen. With this radio telegram routing No. 32 is finished".

1840 / 1840 hours-

Ft. Gruppe Nord: 1754/53: "Geringe Aufklärung durch 18. Gruppe. Eine Maschine Richtung Nordfjord 12.21 Uhr. Eine Qu. AN 3529 13,40 Uhr. Meldet gesichtete Handelsschiffe. Eine weitere Maschine 1100 Uhr Richtung Jütland. 2 Maschinen Leuchars. Richtung Stavanger".

Radio telegram Group North: 1745/53: "Minor reconnaissance by 18th Group. One [aircraft] in the direction of North Fjord [?] at 1221 hours. One in quadrant AN 3529 at 1340. hours. Reports sighting of merchant ships. Another aircraft at 1100 hours is in the direction of Jutland. 2 aircraft [flying from] Leuchars [Scotland]. Direction Stavanger."

1950 / 1950 hours-

Richtung 90° starker G.D.Ü. Impuls, Wellenlänge 2,40 m, also eigenes EM.3-Gerät an der Küste.

Bearing 90° [there is a] strong G.D.Ü. impulse, wavelength 2.40 m, i.e., our own EM.3 instrument on the coast.

2024 / 2024 hours-

Qu. 3149 r.o. AN
Neuer Kurs 330°
At quadrant AN 3149 upper right [corner].
New course 330°

2120 / 2120 hours-

Ost 5 – 6, Seegang 4, Dünung aus SO, bedeckt, Barometer 1030 mb, sehr gute Sicht, gelegentlich leichte Schneefälle mit geringerer Sicht, sonst sehr gute Sicht -2°, 0.

Bordwetterwarte: Nordeuropahoch unverändert. Atlantiktief wird 500 sm westl. Schottland angenommen, N O wandernd. Vorhersage bis morgen mittag: wie Vorhersage 15.15 Uhr.

E 5 – 6. seas 4, swells from the SE, overcast, barometer 1030 mb, very good visibility, occasional light snow fall with low visibility otherwise good visibility, -2° C – 0.

Ship's weather station: High in northern Europe unchanged. Atlantic low is assumed 500 nm west of Scotland, moving to the NE. Forecast to tomorrow noon: as forecast from 1515 hours.

2124 / 2124 hours-

1.) Ft. Gruppe Nord 2037/59 gldt. An U 94 und U 586: "Eigene Kriegsschiffe auf Marsch längs norwegischer Westküste nach Norden östlich eigener Sperren".

2.) Ft. Gruppe Nord 2041/60: gldt. an U 586 und U 94:

"1.) Östlich eigener Sperren und 1° Ost Schießverbot gegen Kriegsschiffe.

2.) Ab sofort bei Weitermarsch westlich 3° 40' Ost bleiben".

1.) Radio telegram from Group North 2031/59: directed to U 94 and U 586: "Own warships sailing North along the Norwegian coast and east of our own blockades".

2.) Radio telegram from Group North 2041/60: directed to U 586 and U 94:

"1.) East of our blockade and extending 1° E of that, shooting against warships is prohibited.

2.) Immediately, keep west of 3° 40' E [longitude]".

Bem.: Funkspruch 2.) mußte an die beiden U-boote und nur nachrichtlich an "Tirpitz" gerichtet werden, um irrtümliche Auslegung durch "Tirpitz" zu vermeiden.

Notice: radio telegram 2.) must have been specifically directed to both U boats and only copied to "Tirpitz" as information, in order to avoid mistaken further distribution by "Tirpitz".

2150 / 2150 hours-

Kraftwerk – Mitte Schnellschlußventil gefallen.

Powerplant - amidships rapid closure valve "has fallen" [died, defunct].

2152 / 2152 hours-

Kraftwerk – Mitte wieder Klar. Fahrtstufe 25 sm.

Powerplant – amidships all clear. Speed 25 knots.

2153 / 2153 hours-

Fahrtstufe 28 sm.

Speed 28 knots.

2155 / 2155 hours-

Neuer Kurs 357°.

New course 357°.

2208 / 2208 hours-

Kurzer G.D.Ü. Impulse aus 210°

Short G.D.Ü. impulses from 210°.

2209 / 2209 hours-

Dete-Gerät halt nicht fest

Radar instrument does not lock on.

2210 / 2210 hours-

Dete-Gerät nur noch ganz schwach in großer Entfernung. (Selbststortendes Flugzeug?).

Radar instrument only very weak [impulses] from a great distance. (self-orienting by aircraft?).

2212 / 2212 hours-

Dete-Anschläge verloren.

Radar [incoming] impulses lost.

2352 / 2352 hours-

Qu.AN 2398 Mitte r.K. [Rechtes karo von der Mitte?].

In Richtung 125° G.D.Ü-Impulse, Wellenlänge 66 cm (vermutlich eigenes Küstengerät).

Quadrant AN 2398 right small square from the center. In direction 125° G.D.Ü. impulses, wavelength 66 cm (presumably own coastal equipment).

[Signed: Topp]

16.1.42 / 16 January 1942

0052 / 0052 hours-

Richtung 5° G.D.Ü-Impuls, Wellenlänge 2,40 m.
Bearing 5° G.D.Ü. impulse, wavelength 2.40 meters.

0200 / 0200 hours-

Richtung 150° G.D.Ü-Impuls, Wellenlänge 2,40 m, also eigene E.M.III Geräte an der Küste.
Bearing 150° G.D.Ü. impulse, wavelength 2.40 meters; therefore, our own E.M. III equipment along the coast.

0230 / 0230 hours-

Qu. AN 8782 1.K.o.
Quadrant AN 8782, 1st top small square.

0532 / 0532 hours-

Neuer Kurs 55°.
New course 55°.

0700 / 0700 hours-

Qu. A F 8193 u.I.K.
Neuer Kurs 40°.
Quadrant AF 8193 lower left small square.
New course 40°.

0744 / 0744 hours-

In Richtung 307° mehrere Lichter.
Bearing 307°, several lights.

0815 / 0815 hours-

Ost 4, Seegang 3, leichte Dünung aus SO, klar, 9/10 bedeckt, Barometer 1028 mb, +1,3°
Kursänderung auf 77°.
East 4, seas 3, moderate swells from the SE, clear, 9/10 overcast, barometer 1028 mb, +1.3° C.
Course change to 77°.

Bordwetterwarte:

Nach Abschalten des Wettersenders Norddeich Funkaufnahme auf der Ersatzwelle nicht einwandfrei möglich.

Ship's weather service:

After switching off the weather broadcast at Norddeich, the radio reception on the alternate wavelength is not completely clear.

Wetterlage: Hoch nördliche Ostsee unverändert. Atlantik-Tief südlich Island festliegend. Störungslinie wird über Irland angenommen, wenig ostwärts verlagernd. Erwartetes stürmisches Auffrischen der Winde im Raume Drontheim damit unzutreffend.

Weather conditions: High in northern Baltic Sea, no change. Atlantic low south of Iceland is stationary. Line of disturbance is presumably above Ireland, with little movement to the East. Expected stormy wind increases in the area of Trondheim should be expected.

Vorhersage 12 Std.:

- a) Seeraum Drontheim: Winde um SO 3 – 5, gute Sicht. Hochdruckwetter. Über Land stark bewölkt.
- b) Britische Inseln: Schottland durch Stau schlechtes Flugwetter. Südostengland weiterhin Startmöglichkeit.

Forecast for the next 12 hours:

- a) Seas Trondheim area: winds from the SE at 3 – 5, good visibility. High pressure weather conditions. Very cloudy on land.
- b) British Isles: Scotland bad flying weather because of stalled front. Southeast England has continued starting [flight] conditions.

0850 / 0850 hours-

Qu. 8228 AF.

Zerstörer gehen mit beginnender Dämmerung U-Bootssicherung. "Paul Jacobi" nicht zur Stelle. Chef 5. Z. Flotille meldet, daß "Paul Jacobi" seit 0400 Uhr aus Sicht gekommen ist.

Quadrant 8228 AF.

Destroyers head out for U boat security at the beginning of dusk. "Paul Jacobi" is unaccounted for. Chief of 5th Destroyer Flotilla reports that "Paul Jacobi" has been out of sight since 0400.

0912 / 0912 hours-

Neuer Kurs 90°.

New course 90°.

0935 / 0935 hours-

E.S.-Austausch mit eigenen Jägern.

I.D. signal exchange with our own fighter aircraft.

0943 / 0943 hours-

Treibende Mine an Steuerbord.

Drifting mine on starboard.

0947 / 0947 hours-

In Richtung 22° 3 Fischerfahrzeuge.

Bearing 22°, 3 fishing vessels.

0955 / 0955 hours-

An Stb. 40 m Abstand treibende Mine.

On starboard 40 meters off, a drifting mine.

1015 / 1015 hours-

Fahrtstufe 12 sm wegen Unsicherheit des Bestecks.

Neuer Kurs 40°, um von vermuteten Untiefen freizukommen.

Speed 12 knots because of uncertainty of the position fix.

New course 40° in order to evade the presumed shallows.

1040 / 1040 hours-

Kursänderung auf 230°, Fahrtstufe 27 sm, nachdem Besteck einwandfrei ermittelt. "Paul Jacobi" schließt wieder heran und meldet, daß Fahrt wegen längeren Ausfalles eines Kessels nicht gehalten werden konnte und wegen Ausfalls einer Heizölförderpumpe großer Teil des Brennstoffs nicht mehr erfaßbar ist.

Change in course to 230°, speed 27 knots, because fix has been verified. "Paul Jacobi" rejoins and reports that speed could not be maintained because of prolonged failure of a boiler and that because of failure of a fuel oil pump, a large portion of the fuel is no longer accessible.

1125-1209 / 1125-1209 hours-

Einstuerung in die Einfahrt Grip-Hoelen.

Heading into the entrance of Grip-Hoelen.

Durch Stromversetzung stand das Schiff um 0900 Uhr 10 sm nördlich des verabredeten Treffpunktes für die Aufnahme durch Jagdflugzeuge. Es wäre richtig gewesen, die Befeuerung des Raumes Dronheim etwa von 0700 Uhr an anzustellen. Dann wäre die Verwechslung von 3 Leuchttürmen und Heruntergehen mit der Fahrt im besonders U-Bootgefährdeten Gebiet wegen der Besteckunsicherheit vermieden worden. Die erforderliche Maßnahme war vom Schiff wegen notwendiger Funkstille und weil angenommen wurde, daß die Feuer brennen würden, nicht bestellt worden.

Due to the drift caused by the current, the ship stood at 0900 hours 10 nautical miles farther north of the agreed meeting position for the rendezvous with the fighter aircraft. It would have been reasonable to switch on the navigating lights in the area of Trondheim starting at about 0700. Then the mix-up of 3 lighthouses and the decrease in speed because of the uncertain position fix in this particularly submarine infested area, could have been avoided. These necessary measures could not be requested by the ship, because of the mandatory radio silence and because it was assumed that the lights would surely have been turned on.

Vor der Einfahrt unmittelbar am Leuchtturm Grip stand ein Lotsenboot. Ich hatte erwartet, daß weiter draußen U-Bootsjäger und Vorpostenboote das Schiff aufnehmen würden.

At the entrance, in close proximity to the Grip lighthouse, a pilot boat stood by. I had really expected that, much farther off shore, submarine hunters and sentry boats would have met the ship.

1220 / 1220 hours-

Lotsenboot setzt sich vor.

Pilot boat places itself ahead.

1222 / 1222 hours-

2. Ablösungsrotte der Jäger nicht erschienen.

2nd relief of fighters did not show on time.

1247 / 1247 hours-

Drontheim Leden.

E.S.-Austausch mit 2. Rotte Jäger.

Trondheim Leden

I.D. exchange with the 2nd fighter squad.

1300 / 1300 hours-

Lotsenoffizier Oblt.z.S. Zhernotta mit Befehl über Liegerplätze an Bord.

The pilot, Oberleutnant zur See Zhernotta, comes aboard with orders for the mooring assignments.

1310 / 1310 hours-

Fahrtstufe 25 sm.

Speed 25 knots.

1315 / 1315 hours-

5. Z.Flottile entlassen.

5th Destroyer Flotilla is dismissed.

1335 / 1335 hours-

Jäger melden sich ab.

Fighters report their departure.

1400 / 1400 hours-

Fahrtstufe: 28 sm.

Speed 28 knots.

1500 / 1500 hours-

Einsetzendes Schneetreiben

Sperre bei Garben mit 20 sm Fahrt passiert danach wieder 28 sm.

Start of snow blizzard

Crossed barrier at Garben at 20 knots, then resumed 28 knots.

1620 / 1620 hours-

gestoppt, Seekommandant Drontheim, Freg.Kpt. Rose, nördl. Munkholmen an Bord zur Liegsplatzanweisung.

Stopped, commander of the seas of Trondheim, Fregattenkapitän Rose, comes aboard north of Munkholmen to point out mooring space.

1745 / 1745 hours-

Faettenfjord

Schiff liegt fest. Feuer aus. 6-stünd.Bereitschaft gem. Ft. 1605/83 Gruppe Nord.

Fernsprechverbindung und Fernschreibverbindung hergestellt, unmittelbare Telefonverbindung mit dem Flakregiment und Flagruko [Flakgruppenkommando].

Faetten Fjord

Ship is safely moored. Fires are out. Readiness within 6 hours according radio telegram 1605/83 Group North.

Long distance telephone connection and teletype connection established, direct telephone connection to Flak regiment and Flak group command.

Da der Tanker zur Brennstoffergänzung erst nächsten Morgen mit Hellwerden längsseit gebracht werden kann, muß auf Auslegen des Torpedoschutznetzes und der "Tarninseln" bis nach Ablegen des Tankers verzichtet werden. Dies ist bedauerlich, da das Anlegen des Schiffes bei sehr unsichtigem Wetter (Schneetreiben) und fast völliger Dunkelheit sicherlich ganz unbemerkt geblieben ist und das über Nacht getarnte Schiff dann vermutlich überhaupt nicht mehr entdeckt worden wäre.

Since the tanker for fuel replenishment cannot be brought alongside until tomorrow morning at dawn, the deployment of torpedo protection nets and "camouflaged islands" must be skipped until casting-off of the tanker. This is unfortunate, because mooring the ship during quite low visibility (snow blizzard) and almost complete darkness has certainly remained undetected, and then, if the ship could have been camouflaged during the night, it would have very likely not been detected at all.

[Signed: Topp]

17.1.42 / 17 January 1942

0800 / 0800 hours-

Liegeplatz Faetten Fjord. Wetter: ONO 3, klar, Barometer 1026,1 mb. -11.2°.

Mooring berth Faetten Fjord. Weather: ENE 3, clear, barometer 1026.1 mb, -11.2°.

Am gegenüberliegenden Ufer (300 m Entfernung) führt die Hauptstraße und Eisenbahnstrecke Drontheim – Mosjøen am Liegeplatz vorbei, so daß bei dem immerhin regen Verkehr auf diesen Strecken das Schiff sofort eingesehen werden kann. Mit Rücksicht hierauf ist die noch fehlende Tarnung sehr zu bedauern. Nach Meldung des Baurats Almers ist das Tarnmaterial wegen zu geringen Druckes des Reichskommissar auf die norwegische Arbeiterschaft, dem von der Marine die Durchführung der Arbeiter übertragen worden war, auch noch nicht ganz fertiggestellt, obwohl vor mehreren Monaten die Arbeiten begonnen wurden.

The main highway and railroad track to Trondheim – Mosjøen passes right along the mooring berth on the opposite shore (distance 300 m). That means that there is quite a bit lively traffic along this road and track, and the ship can be readily seen from there. Taking this into consideration, the missing camouflage is quite regrettable. According to construction consultant Almers, the camouflage materials have not been completely assembled due to the lack of pressure by the Reichs-Commissioner on the [office of] Norwegian labor force; the Navy ordered this office to supervise the workers. However, the work has not yet been completed, even so the work was started several months ago.

Nach Meldung des stellvertretenden Kommandeurs des am Aas Fjord stationierten Flakregimentes, Major Weller, befindet sich das Schiff am jetzigen Liegeplatz (Faetten-Fjord) bereits am Rande des Wirkungsbereiches der besonders für dieses Schutzobjekt seit Juni 1941 aufgestellten schweren und leichten Flak und Scheinwerferbatterien, während die wenig nördlich gelegenen Liegeplätze im Lo-Fjord und Hopleelven nach Angabe des Majors Weller voll geschützt, sehr schwer bzw. überhaupt nicht anfliegbar und jeder Sicht durch Unbefugte entzogen sind.

According to a report by the acting commander, Major Weller, of the Flak regiment stationed at the Aas Fjord, the ship, at its present mooring berth (Faetten Fjord), is already at the edge of the effectiveness of the heavy and light Flak which had especially put in place by June 1941 for this particular security objective. The mooring berths that lie slightly farther north in the Lo Fjord and at Hopleelven are fully protected, very difficult, if at all, to reach by air and are sequestered and cannot be seen by unauthorized persons, according to Major Weller.

Der Bauzustand dieser beiden anderen Liegeplätze ist mir noch nicht bekannt. Ich beabsichtige, baldmöglichst einen Liegeplatz im Lo Fjord aufzusuchen und in der Folgezeit zwischen verschiedenen Ankerplätzen, die nur vor Eintritt der Dunkelheit bis zum ersten Hellwerden benutzt werden sollen, und den gut geschützten Liegeplätzen im Lo Fjord und Hople-Elven zu variieren, um das Auffinden des Schiffes für engl. Luftaufklärung zu erschweren bzw. unmöglich zu machen.

The state of construction of these two other mooring berths is not yet familiar to me. I intend to visit moorings in the Lo Fjord as soon as possible. In the future, I plan to switch between various anchorages that would be used only from dusk to dawn and then to change back and forth between the well protected anchorages in the Lo Fjord and Hople-Elven. This should make the detection of the ship by English air reconnaissance difficult, if not impossible.

Es muß überdies im Rahmen des zur Verfg. stehenden Brennstoffes 2 – 3 mal in der Woche zur Vollendung der noch nicht abgeschlossenen Ausbildung gefahren werden. Diese Bewegungen sollen so angelegt werden, daß das Schiff in Richtung Frohavet=, Ramsöy= und Grip Hoelen = Einfahrten wechselnd vorstößt, bei Dunkelheit irgendwo ankert bzw. ungesehen an einen der versteckten Liegeplätze im Lo Fjord oder Hople-Elven zurückkehrt. Der gegnerische Nachrichtendienst soll dadurch ständig über die Absichten des Schiffes und den jeweiligen Aufenthalt völlig im Unklaren gehalten werden, so daß es eines Tages auch gelingen müßte, aus dem Drontheim-Fjord zu verschwinden, ohne daß es sofort bemerkt wird.

In addition, concerning the availability of fuel, we must sail at least 2-3 times a week to complete the unfinished training. These movements are to be made so that the ship will vary its sailing direction among the entrances of Forhavet, Ramsöy, and Grip Hoelen; and then return to tie up unseen at one of the hidden moorings in the Lo Fjord or Hople-Elven. The opponent's intelligence service in this way will be kept constantly in the dark about the intentions of the ship and its actual location. Hence, it should be possible to just disappear from the Trontheim Fjord without it being immediately detected.

1030 / 1030 hours-

Tanker "Eurosee" und "Roge" längseit.

Öl= und Wasserübernahme.

Tanker "Eurosee" and "Roge" are alongside.

Fuel oil and water transfer.

1200 / 1200 hours-

Wetter: NO 3, 4/10 bedeckt, Barometer 1026,1 mb. -11,6°.

Weather: NE 3. 4/10 overcast, barometer 1026.1 mb, -11.6° C.

1635 / 1635 hours-

Tanker "Roge" abgelegt.

Tanker "Roge" is cast off.

2148 / 2148 hours-

"Z 29" am Tanker "Eurosee" längseit zur Ölergänzung.

[Destroyer] "Z 29" is alongside tanker "Eurosee" for oil replenishment.

2100 / 2100 hours-

Eigene Ölübernahme beendet. 2280 m³ übernommen. Brennstoffbestand: 7897 m³.

Own oil transfer ended. 2,280 m³ taken on. Fuel stores: 7,897 m³.

2334 / 2334 hours-

"Bruno Heinemann" bei "Z 29" am Tanker "Eurosee" längsseit zur Ölübernahme.

"Bruno Heinemann" [Z 8] with "Z 29" also alongside tanker "Eurosee" for oil replenishment.

[Signed: Topp]

18.1.42 / 18 January 1942

0800 / 0800 hours-

Liegeplatz Faetten Fjord.

Wetter: NO 2 – 3, 3/10 bedeckt, Barometer 1028,7 mb, -15,1°

Mooring Faetten Fjord.

Weather: NE 2 – 3, 3/10 overcast, barometer 1028.7 mb, -15.1° C.

0935 / 0935 hours-

"Bruno Heinemann" abgelegt.

"Bruno Heinemann" cast off.

1015 / 1015 hours-

"Z 29" abgelegt.

"Z 29" cast off.

1045 / 1045 hours-

Tanker "Eurosee" abgelegt.

Tanker "Eurosee" cast off.

1100-1800 / 1100-1800 hours-

Ausbringen des ersten Teiles der Netzsperre Anbringung der Tarninseln unterbleibt, da noch nicht fertig und Schiff den Liegeplatz am 20.1. wechseln will.

Deployment of the first section of the net barricade. Attachment of camouflage islands is not done, since they are not ready and since ship intends to change anchorage on 20 January.

1200 / 1200 hours-

Wetter: NO 2, 3/10 bedeckt, Barometer 1030,2 mb. Temperatur -18,1°, sehr klares Frostwetter, leichter Seerauch.

Weather: NE 2, 3/10 overcast, barometer 1032.2 mb. Temperature -18.1° C, very clear frosty weather, slight sea surface mist.

1300-1600 / 1300-1600 hours-

3 Bordflugzeuge verlegt zum Seefliegerhorst Ranheim.

3 [of the] ship's [Ar 196] aircraft are transferred to the seaplane base at Ranheim.

Die 4 Bordflugzeuge des Schiffes (das 4. wird später verlegt) sollen von dort aus im Rahmen der Tätigkeit der Seeflieger des Abschnittes Drontheim U-Bootsjagd vor den 3 Einfahrten nach Drontheim und Aufklärungsvorstöße nach Anweisung des Kommandos fliegen bezw. gelegentlich zur Zielerstellung bei Klarschiffübungen herangeholt werden.

The 4 ship's aircraft (the 4th was transferred later) are to serve there attached to the activities of the naval air force of the Trondheim sector for submarine hunting at the 3 entrances to Trondheim and to fly reconnaissance sorties as ordered by the command, i.e., also be made available for target demos during clear-ship-for-action exercises.

1705-1758 / 1705-1758 hours-

Flakalarm. Über Drontheim 2 engl. Aufklärungsflugzeuge.

Flak alarm. Above Trondheim are 2 English reconnaissance planes.

2000 / 2000 hours-

Faettenfjord.

Wetter: NO 1, ganz klares Wetter, Barometer 1033,5 mb., -17,5°.

[At] Faettenfjord.

Weather: NE 1, very clear weather, barometer 1,033.5 mb, -17.5° C.

[Signed: Topp]

19.1.42 / 19 January 1942

Faettenfjord
Faetten Fjord.

2000 / 2000 hours-

Wetter: NO 1 – 2, ganz klares Wetter, Seerauch, Barometer 1035,2 mb., -16,1°.

Weather: NE 1 – 2, very clear weather, sea smoke, barometer 1032.2 mb, -16.1° C.

1015-1315 / 1015-1315 hours-

Erkundung der Liegeplätze im Lo-Fjord und Hople-Elven durch Kommandant mit Baurat Allmers.

Survey of the anchorages in the Lo Fjord and Hople-Elven by the Commander with construction consultant Allmers.

Hopleelven noch nicht benutzbar. Fjord ist eisfrei, nachdem dort für die 5. Z.Flottile Eis gebrochen und mit dem Ostwind herausgetrieben war.

Hopleelven still not usable. Fjord is free of ice, after ice was broken up for the 5th Destroyer Flotilla and after it was driven out by an east wind.

Lo-Fjord: Bojenlegeplatz nebst Torpedoschutznetzen klar. Fjord und Netze sind vereist, 15 cm Eisdecke kann aber gebrochen werden.

Lo Fjord: Buoy deployment area next to the torpedo protection nets is clear. Fjord and nets are frozen, but 15 cm ice cover can be broken up.

Landliegeplatz an Südseite 2 Dalben fertig, Poller am Lande fehlen noch. Behelfsmäßiges Festmachen möglich. Netze liegen klar.

Shore anchor facilities on the south side: 2 mooring posts are ready, however bollards on land are still missing. Improvised mooring is possible. Nets are free and clear.

1314-1348 / 1314-1348 hours-

Wetter: unverändert.

Fliegeralarm in Drontheim, Flakalarm für das Schiff. Jäger fliegen Sperre beim Schiff und in der näheren Umgebung. Anscheinend 2 Aufklärer in großer Höhe über Aas-Fjord und über Drontheim.

Weather: unchanged

Air raid alarm in Trondheim, Flak alarm aboard ship. Fighters fly barricade near ship and in the vicinity. Apparently 2 reconnaissance planes at high altitude above Aas Fjord and above Trondheim.

1523-1545 / 1523-1545 hours-

Fliegeralarm in Drontheim, Flakalarm für das Schiff.

Air raid alarm in Trondheim, Flak alarm for the ship.

1700 / 1700 hours-

Eingang der Meldungen von Fliegerführer Nord (West) über Einsatz zweier Bordflugzeug von 10.00 bis 12.00 Uhr am 18.1.42 im Küstenvorfeld zwischen 55° und 59° Nord und U.Jagd im Seegebiet vor dem Trondheim-Fjord durchgeführt und einer weiteren Meldung über den 2. Einsatz einer Kette Bordflugzeuge am 19.1.42 von 10.00 bis 12.45 Uhr ohne besondere Vorkommnisse.

Incoming reports from air commander North (West) about the mission conducted by two of the ship's own aircraft on 18 January 1942 between 1000 to 1200 hours in the coastal approaches between 55° and 59° N, and submarine pursuit in the seas off Trondheim Fjord. A further report about the 2nd mission of a chain of the ship's aircraft on 19 January 1942 from 1000 to 1245 was without unusual occurrences.

1945 / 1945 hours-

O.K.M. B-Leit drahtet mit G 1913: Engl. Aufklärer meldete 14.40 Uhr an Donibristle: Hauptobjekt an nordnorw. Küste nicht gesehen, klar, Drontheim Reede teilweise verdeckt durch niedrige Stratus.

Zusatz B-Leit: Flugzeug war vermutlich zur Suche nach T. angesetzt.

High Naval Command intelligence chief wires secret message 1913: English reconnaissance plane reports at 1440 hours to Donibristle station [Fife, Scotland. Royal Naval Air Station of the Fleet Air Arm]: Main object not seen on the northwest Norwegian coast, clear, Trondheim roads partial cloud cover due to low level stratus.

Addition by intelligence chief: aircraft was presumably deployed to search for T.[Tirpitz].

[Signed: Topp]

20.1.42 / 20 January 1942

Liegeplatz Faetten-Fjord.
Anchorage Faetten Fjord

0800 / 0800 hours-

Wetter: NO 1 – 2, 3/10 bedeckt, Barometer 1031,8 mb -16,8°, klare Sicht, stellenweise Seerauch.

Weather: NE 1 – 2, 3/10 overcast, barometer 1031.8 mb, -16.8° C, clear visibility, local sea surface fog.

1000 / 1000 hours-

Abgelegt mit Schlepperhilfe.
Cast off with aid from tug.

Nachdem engl. Aufklärungsflugzeuge am 18. und 19. den Gulosenfjord (es wird etwas von der später hier beabsichtigen Werft bekannt geworden sein) und die Reede von Drontheim sowie den Westteil des Drontheim Fjords aufgeklärt haben, ohne Tp. zu finden, vermute ich, daß die Aufklärung nunmehr den Aas-Fjord und die nordöstlichen Teile des Drontheim Fjordes zum Ziel haben wird. Ich steure daher außer Sicht von Drontheim an Rödberg, Lensviken vorbei bis Agdenes, dort kehrt und nach Süden in den Gulosenfjord, dabei den teilweise starken Seerauch als Tarnung ausnutzend. Erst nach Dunkelwerden soll wieder vor dem Aas-Fjord geankert werden.

After the English reconnaissance aircraft, on the 18th and 19th, had reconnoitered the Gulosen Fjord (the intended shipyard may have been also recognized) [meaning not clear?] and roadstead of Trondheim as well as the west sector of Trondheim without detecting Tp.[Tirpitz], I suspect that the reconnaissance is now being aimed at the Aas Fjord and the northeast sector of Trondheim Fjord. I will, therefore, steer clear of Trondheim past Rödberg, Lensviken up to Agdenes, then reverse course to the South to the Gulosen Fjord while making use of the occasionally dense sea surface fog as camouflage. Only after dark, will I anchor again off the Aas Fjord.

Vom Admiral Nordküste wird im Einverständnis mit mir das Gerücht verbreitet, daß sich Kreuzer "Prinz Eugen" im Drontheim Fjord befindet. Z.Zt. wird an Land von "Tirpitz", "Scheer", "Hipper" oder "Prinz Eugen" als hier befindlich gesprochen. Bei öfterem Fahren wird sicherlich bald von mehreren schweren Einheiten gesprochen werden.

With the admiral North Coast's consent, a rumor is spread by me, that the cruiser "Prinz Eugen" is in the Trondheim Fjord.¹⁾ At this time, the talk on land is about the presence of "Tirpitz", "Scheer", "Hipper" or "Prinz Eugen". Certainly, after frequent sailings there will be talk about several heavy units.

1800 / 1800 hours-

Wetter: SO 5 – 6, klar sehr gute Sicht, Barometer 1033,0 mb -8,5°.

Weather: SE 5 – 6, clear very good visibility, barometer 1,033,0 mb, -8.5° C.

1806 / 1806 hours-

Geankert vor dem Aas-Fjord.
Anchored off the Aas Fjord.²⁾

[Signed: Topp]

¹⁾ At this time the *Prinz Eugen* was at Brest with the battleships *Scharnhorst* and *Gneisenau* getting ready for Operation *Cerberus*, the "Channel Dash". JR.

²⁾ In the dark. Note: 20 January sunrise is 0930 and sunset 1530 in Trondheim. UR.

21.1.42 / 21 January 1942

Zu Anker vor dem Aas-Fjord.
At anchor off the Aas Fjord.

0800 / 0800 hours-

Wetter: SO 3 – 4, sehr klare Sicht, 2/10 bedeckt, Barometer 1038,3 mb -8,5°
Weather: SE 3 – 4, very clear visibility, 2/10 overcast, barometer 1,038.3 mb, -8.5° C.

0918 / 0918 hours-

Anker gelichtet. Fahrt durch den östlichen Dronheimfjord bis nach Steinkjer=Bucht. Dabei Gefechtsdienst. Dronheimfjord völlig eisfrei, in der inneren Steinkjer=Bucht dünne Eisdecke.
Weighed anchor. Sail through the eastern Trondheim Fjord up to Steinkjer Bay. At battle stations. Trondheim Fjord completely free of ice, in the interior of Steinkjer Bay is a thin cover of ice.

1200 / 1200 hours-

SO 2 – 3, 2/10 bedeckt, Barometer 1040,0 mb, -14°. Wassertemp. +3°
SE 2 – 3, 2/10 overcast, barometer 1040.0 mb, -14° C, water temp. +3° C.

1240 / 1240 hours-

geht Ft. 1126/79 des Admirals Nordküste unter SSD ein. FT. kann nicht gelöst werden, da nach Stabsverfahren geschlüsselt, wofür Schlüsselmittel nicht an Bord. Rückfrage.
Radio telegram 1126/79 of Staff Security Service arrives from Admiral North Coast. Radio message cannot be decoded, because it is keyed by [admiralty] staff method, and no decoding capability exists on board. Inquiry message [for clarification is sent].

1300 / 1300 hours-

wird Ft. des Admirals Nordküste nach Offizierschlüssel wiederholt. Betrifft: Schiff soll erneut Liegeplatz Faettenfjord aufsuchen, da beabsichtigter Land---Liegerplatz im Lo-Fjord für Schiff angeblich nicht geeignet.
Radio message from Admiral North Coast is repeated in officer's key. Subject: Ship is to return again to mooring in Faetten Fjord, since the intended mooring to the shore in the Lo Fjord is apparently unsuitable.

Es war bekannt, daß der Landliegeplatz im Lo-Fjord für Kreuzer errichtet worden ist. Lokalbesichtigung am 19.1. hatte aber ergeben, daß auch schwere Schiffe dort liegen können. Kein Strom, kein Seegang, kein Wind, so daß zu starke Beanspruchung der Festmachemöglichkeiten nicht in Frage kommt. Ablehnung dieses Liegeplatzes für "Tirpitz" durch Admiral Nordküste sehr bedauerlich, da das Schiff nunmehr wiederum den gleichen schon einmal benutzten Liegeplatz im Faettenfjord aufsuchen muß und dort wiederum der Einsichtnahme von der nach Norden führenden Bahn und Straße aus vollkommen offen liegt. Ich werde erneut versuchen, den Liegeplatz im Lo-Fjord nach dem nächsten Inseegehen zu bekommen.

It was known that the mooring to the shore in the Lo Fjord was constructed for cruisers. But onsite inspection on 19 January has shown that heavy ships could also moor there. There is no current, no seaway, and no wind so that there are no excessive pulling forces on the equipment provided for mooring. The disapproval of this mooring for "Tirpitz", by the Admiral North Coast, is unfortunate, because the ship must again visit the same previous mooring in the Faetten Fjord and will be again fully exposed to the railroad and road which lead to the North. I will try again to obtain the mooring in the Lo Fjord after the next time we go to sea.

1600 / 1600 hours-

SO 1 – 2, klare Sicht, klarer Himmel, Barometer 1037,6 mb, -11,1°
SE 1 – 2, clear visibility, clear sky, barometer 1037.6 mb. -11.1° C.

1617 / 1617 hours-

Faettenfjord festgemacht.
Tied up at Faetten Fjord.

[Signed: Topp]

22.1.42 / 22 January 1942

Faettenfjord.
Faetten Fjord.

0800 / 0800 hours-

NNO 2 – 3, klare Sicht, 7/10 bedeckt, starker Seerauch im inneren Fjord. Barometer 1033,2 mb -13.2°.

NNE 23, clear visibility, 7/10 overcast, dense sea surface fog in the inner fjord. Barometer 1,033.2 mb, -13.2° C.

Eingang Flotte Gkdos 258 A 1 betr. Ausbildung in Fahrt. Die unter 2.) und 3.) des Fernschreibens gemachten Einschränkungen in Verbindung mit der Tatsache, daß dem Schiff wegen Vereisung des Lo-Fjordes im Augenblick nur der Liegeplatz im Faettenfjord zur Verfügung steht, schränken die Fahrmöglichkeiten des Schiffes für Ausbildungszwecke wesentlich ein. Ausreichender Jagdschutz für Fahren bei klarem Wetter steht zur Verfügung, hingegen ist ausreichende Luftaufklärung über See nicht vorhanden.

Receipt of Fleet secret message 258 A1 Subject: training during cruising. Items 2.) and 3.) of the teletype message order curtailment based on the fact that the ship, because of ice formation of the Lo Fjord, has available at the moment only a mooring in the Faetten Fjord. This also impedes considerably the sailing opportunities for the ship's training requirements. Although air cover by fighters is provided during clear weather, sufficient air reconnaissance at sea is not available.

Da Admiral Nordküste ein gelegentliches Ankern für nicht vertretbar hält, bedeutet jedes Fahren den Ab- und Aufbau der sehr umfangreichen Tarnmaßnahmen.

Since the Admiral North Coast does not consider an occasional anchoring at all tenable, and this will now entail the laborious take-down and resetting of the voluminous camouflage measures after each cruise.

Die augenblickliche Wetterlage läßt tiefhängende geschlossene Wohllendecke nicht erwarten, so daß von den von Flotte gegebenen Voraussetzungen für Ausbildungsfahrten nur noch die dunkle Nacht übrig bleibt, die bei dem z.Zt. herrschenden klaren Wetter und zunehmendem Mond bis auf Weiteres nicht gegeben ist.

Moreover, at the moment the weather situation does not provide a low and dense cloud cover, so that the preconditions for practice runs as set down by Fleet, would only leave the dark of night. And at this time, this cannot be accomplished at least for some time, because there is preponderance of clear weather and, in addition, a waxing moon.

1100-1415 / 1100-1415 hours-

Befehlshaber des Höheren Kommandos XXXIII, General der Kavallerie Brandt, an Bord auf Einladung des Kommandanten, begleitet von seinem Chef des Stabes, Oberst Jank, und 2 weiteren Offizieren.

Commander-in-Chief of the superior command XXXIII, General of the Cavalry Brandt, is on board by invitation of the commander; he is escorted by his chief of staff, Colonel Jank, and 2 other officers.

1200 / 1200 hours-

NO 2, sehr gute Sicht 3/10 bedeckt, Barometer 1033,8 mb, -14,5° starker Seerauch.

NE 2, very good visibility, 3/10 overcast, barometer 1,033.8 mb, -14.5° C, dense sea surface fog.

1600-1915 / 1600-1915 hours-

Admiral Nordküste, Konteradmiral Siemens, mit Seekommandant Drontheim, Freg.Kapt. d.Res. Rose, und 2 weiteren Offizieren seines Stabes an Bord.

Admiral North Coast, Rear Admiral Siemens, with Naval Commander Trondheim, Commander of the Reserve Rose, and 2 other officers of his staff are onboard.

Admiral Nordküste hält neben der Luftgefahr auch U-Bootsgefahr im inneren Dronheimfjord für möglich. Da für "Tirpitz" keinerlei Sicherungsfahrzeuge zur Verfügung stehen, wird auch aus diesem Grund ein Fahren bei Nacht oder ein Ankern bei Tage oder Nacht nicht in Frage kommen.

Admiral North Coast considers possible, next to danger from the air, also submarine danger in the inner Trondheim Fjord. There are no security vessels of any kind for "Tirpitz", and for this reason no sailing by night nor anchoring by day or night are out of the question.

Admiral Nordküste erklärte, daß mangels geeigneter Minensüchfahrzeuge von ihm die Gewähr für minenfreie Wege in den verschiedenen in Frage kommenden Ausfahrten aus dem Trondheimfjord nicht gegeben werden kann.

Admiral North Coast explains that because of shortage of appropriate minesweeping vessels he cannot guarantee lanes free of mines of the various exit routes from Trondheim Fjord.

Weiterhin erklärt Admiral Nordküste es für unmöglich, beim Einlaufen in den Dronheimfjord mit ausreichender Sicherheit rechtzeitig die Küstenbatterien von dem Einlaufen eigener Streitkräfte zu unterrichten, da die Nachrichtenverbindungen außerordentlich mangelhaft sind. E.S.Austausch ist nach Ansicht des Admirals Nordküste kein sicher arbeitendes Erkennungsmittel.

Furthermore, the Admiral North Coast considers it impossible to inform our own coastal batteries, in time and with sufficient certainty, when the Trondheim Fjord approached and entered by our own forces, since the communication connections are extremely deficient. Exchange of I.D. signals, according to the Admiral North Coast, is by no means an ID method one can depend on.

Ebenso erklärt Admiral Nordküste sich außerstande, rechtzeitig die benötigten Außenfeuer für ein Einlaufen in den Dronheimfjord anstellen zu lassen, wenn die Absicht des Einlaufens nicht wenigstens 12 Stunden vorher bekannt ist, weil die Nachrichtenverbindung für das Anstellen zuständigen Personen sehr schlecht ist und die Feuer selbst teilweise nur auf schwierigen Wegen mit Ruderbooten usw. erreichbar sind, was bei schlechtem Wetter u.U. unmöglich ist. Moreover, the Admiral North Coast considers himself powerless to have the required off-shore lights lit for the entering into the Trondheim Fjord, unless the intention to enter is known at least 12 hours prior to entering, because communications with the responsible personnel are very poor and the lighting is, in part, only accomplished by negotiating difficult approaches with rowboats etc. This is impossible during inclement weather.

Die Frage der Zuteilung von Sicherungsfahrzeugen (Topedoboote bzw. neue M.Boote) ist dringend, da das Schiff sonst in seiner Bewegungsmöglichkeit zu sehr eingeschränkt wird.

The question of the assignment of security vessels (torpedo boats, i.e., new M boats) is urgent, since the ship will otherwise be severely restricted in its movement options.

1800 / 1800 hours-

NO 3, klare Sicht, 2/10 bedeckt, Barometer 1031,0 mb, -11,1°.

NE 3, clear visibility, 2/10 overcast, barometer 1,031.0 mb, -11.1° C.

Die Toperdonetzsperrre, die bisher nur parallel zum Schiff verlief, ist inzwischen durch ein weiteres Netz quer hinter dem Heck durch vervollständigt worden. Nach voraus ist das Schiff durch einen Felsenvorsprung gut geschützt.

The torpedo net barricade which was until now only parallel to the ship, has in the meantime been finished by the addition of another net that runs transverse behind the stern. The ship is well protected ahead by a jutting rock formation.

Die Tarnmaßnahmen durch Anbringung von Inseln am Schiff zur Verwischung der Konturen, Auslegen von Tarnnetzen vom Schiff an Land und Aufstellen von Bäumen und Sträuchern auf dem Schiff selbst sind begonnen und werdenvoraussichtlich morgen beendet werden. Durch Luftbilder soll Wirksamkeit der Tarnung nach Abschluß untersucht werden. Die umfangreichen Tarnmaßnahmen machen Einhaltung einer 6-stündigen Bereitschaft sehr zweifelhaft.

The camouflage measures include the attachment of islands to the ship to disguise the contours, the deployment of camo nets from the ship to the shore, and the erection of trees and bushes on the ship itself have begun and this will be finished tomorrow. After completion, the effectiveness of the camouflage will be checked by aerial photography. The large-scale camouflage measures make the compliance with a 6 hour ready -to-sail plan very doubtful.

[Signed: Topp]

23.1.42 / 23 January 1942

0800 / 0800 hours-

Faettenfjord

NO 1 – 2, wolkenlos, Barometer 1028,9 mb, -11,8°, sehr klare Sicht.

Faetten Fjord.

NE 1 – 2, cloudless, barometer 1,028.9 mb, -11.8° C, visibility very clear.

1200 / 1200 hours-

WSW 2, 3/10 bedeckt, Barometer 1026,8 mb, -8°, sehr klare Sicht.

WSW 2, 3/10 overcast, barometer 1,026.8 mb, -8° C, visibility very clear.

Flugsicherungsboot mit 2 Bordflugzeugen kommt längsseit.

Flight security boat with 2 ship's aircraft comes alongside.

1215-2040 / 1215-2040 hours-

Übernahme der 2 Bordflugzeuge.

Receiving 2 ship's aircraft.

Das im Kriegstagebuch vom 18.1. unter 16.00 Uhr erwähnte 4. Bordflugzeug ist nicht mehr zum Seefliegerhorst verlegt worden, weil die dortigen Wartungsmöglichkeiten dies nicht zuließen. Die jetzt an Bord zurückgegebenen 2 Maschinen sind –wie erst heute bekannt wird- am Überführungstage (18.1.) bei der Landung im Seefliegerhorst beschädigt worden. Auch das dritte am 18.1. überführten Bordflugzeug hat einen Einsatz geflogen, da die Start- und Landemöglichkeiten im Seefliegerhorst denkbar ungünstig waren. Hiermit wird klar, daß die unter dem 19.1. um 17.00 Uhr angeführten Einsatzmeldungen von Bordflugzeugen nicht die eignen Bordflugzeuge betrafen, sondern Flugzeuge einer im Raume Drontheim stationierten Staffel von Seeflugzeugen des Baumusters Arado 196.

The 4th ship's aircraft that was mentioned in the war diary on 18 January at 1600 hours was actually not transferred to the marine seaplane base, because there were insufficient maintenance facilities there. The two machines which were returned on board now – as became known today – were damaged on the transfer flight (18.1.) during the landing at the seaplane base. Also the third transferred ship's aircraft has not flown a mission, since the start and landing possibilities were quite unacceptable. It becomes apparent now that as our own aircraft are concerned, the mission reports referred to under 19 January at 1700 hours, were about aircraft from other squadrons with Arado 196 seaplanes in the Trondheim airspace.

Das 3. noch im Seefliegerhorst befindliche Bordflugzeug wird zurückbefohlen. Gegebenenfalls soll der geplante Einsatz nunmehr von Bord aus erfolgen. Für diesen Entschluß ist außerdem maßgebend, daß am heutigen Vormittag die Baracke, in der das Personal der Bordflugzeuge untergebracht war, abgebrannt ist und die persönliche Ausrüstung usw. der Offiziere und Mannschaften verloren ging.

The 3rd ship's aircraft still at the seaplane base has been ordered to return. The ordered mission may be flown from aboard the ship. This decision will be based on the outcome of the fire which destroyed the barracks this morning in which the personnel of the ship's aircraft were housed and in which the personal equipment etc. of the officers and crew was lost.

1230 / 1230 hours-

Major Cornelson, stellvertr. Kommandeur des Flak-Regiments, an Bord zur Meldung. Nach seiner Angabe liegt das Schiff im FaettenFjord auch noch gut im Schutzbereich der schweren und leichten Flakbatterien, wenn auch nicht so gut geschützt wie im Lo-Fjord. Die unter dem 17.1. widergegeben Ansicht des Majors Weller, wonach sich das Schiff im Faettenfjord bereits am Rande des Wirkungsbereiches der Flakbatterien befindet, wird hierdurch etwas berichtigt. Major Cornelson, the acting commander of the Flak regiment, reported aboard. According to his statement, the ship lies in the Faetten Fjord in the still adequate protective umbrella of the heavy and light Flak batteries, although not in as good a protection as would be in the Lo Fjord. The reported [contrary] view of 17 January by Major Weller, that the ship in the Faetten Fjord finds itself at the outer limit of the effective range of the Flak batteries, is hereby somewhat corrected.

1800 / 1800 hours-

Wetter: SW 2 -3, 2/10 bedeckt, Barometer 1025,8mb, -7°, sehr klare Sicht.

Weather: SW 2 – 3, 2/10 overcast, barometer 1,025.8 mb, -7° C, very clear visibility.

Die Hochdruckwetterlage befindet sich in Umgestaltung. Für die nächsten Tage ist Zufuhr wärmerer Luft aus Süden mit Aufzug einer hohen Bewölkung und vielleicht Schneefällen zu erwarten.

The high pressure weather system is in the process of change. For the next days, there will be influx of warmer air from the South with expected appearance of high clouds and perhaps snowfall.

Die Tarnung des Schiffes geht nur sehr langsam weiter, weil die Norweger schlecht arbeiten und das vorbereitete Material nicht annähernd für das große zu tarnende Objekt ausreicht.

The camouflaging of the ship is proceeding extremely slowly, because the Norwegians are working quite poorly and because the pre-positioned materials are not nearly sufficient to camouflage such a large object.

[Signed: Topp]

24.1.42 / 24 January 1942

0800 / 0800 hours-

Faettenfjord. NNW 3 – 4, 2/10 bedeckt, sehr klare Sicht, Barometer 1023,2 mb, -10,8°.

Faetten Fjord. NNW 3 – 4, 2/10 overcast, very clear visibility, barometer 1,023.2 mb, -10.8° C.

Eingang des Fernschreibens Flotte Gkdos 315 A 1, in dem mitgeteilt wird, daß Gruppe Nord mit den von Flotte gegebenen Weisungen für Durchführung von Ausbildungsfahrten einverstanden ist. Mit Ziffer 2.) dieses Fernschreibens wird angeordnet, daß das Schiff im Einvernehmen mit Admiral Nordküste für ausreichenden Schutz gegen U-Bootsangriffe sorgen soll. Sofortige Rücksprache mit Admiral Nordküste ergibt, daß im gesamten Bereich des Admirals Nordküste kein einziges zur U-Bootssicherung geeignetes Fahrzeug vorhanden ist.

Receipt of teletype message from Fleet secret 315 A 1, in which it is transmitted that Group North agrees with Fleet regarding the present directives for the conduct of training cruises. In item 2.) of this teletype message it is ordered that the ship is to provide sufficient submarine protection against attacks with the consent of the Admiral North Coast. An immediate call to the Admiral North Coast shows that there is not a single appropriate vessel in the Admiral North Coast's entire theater of operation that could be used for submarine protection.

Die nunmehr mit Flotte GKdos 258 A 1 vom 20.1. und mit Flotte Gkdos. 315 A 1 vom 23.1. gemachten Vorbehalte für Ausbildungsfahrten im Dronheimfjord machen bei der augenblicklichen Wetterlage wegen Fehlens ausreichender Flugaufklärung über See und geeigneter Sicherungsfahrzeuge gegen U-Bootsangriffe jede Bewegung des Schiffes unmöglich. Da zur Steigerung der Gefechtsbereitschaft und auch schon zur Erhaltung des erreichten Ausbildungsstandes sowie der Stimmung der Besatzung ein Festliegen des Schiffes auf die Dauer unmöglich ist, wird Flotte mit Fernschreiben Gkdos 840 vom 24.1. um sofortige Zurverfügungstellung von Torpedobooten bzw. neuen M.Booten zur U-Bootssicherung gebeten. Bezüglich ausreichender Flugaufklärung über See wird Verbindung mit dem Fliegerführer Nord (West) hergestellt werden.

Now the reservation expressed by Fleet secret message 258 A1 of 20. 1. and Fleet secret message 315 A 1 of 23.1. make any movement of the ship for training cruises in the Trondheim Fjord completely impossible, because of the current weather conditions and the lack of sufficient air reconnaissance at sea and suitable vessels for submarine protection. Since long-term mooring of the ship is intolerable in view of the need for heightening battle readiness, and to maintain the training level which has been already achieved, as well as maintaining the moral of the crew, Fleet is requested by teletype message secret 840 of 24.1. for the immediate assignment of torpedo boats, i.e., new M boats, for submarine protection. As to sufficient air reconnaissance on the seas, communication will be established with the commander of air forces North (West).

1200 / 1200 hours-

NNO 2, klarer Himmel, sehr gute Sicht, Barometer 1023,5 mb, -11,5°

NNE 2, clear sky, very good visibility, barometer 1,023.5 mb, -11.5° C.

1415 / 1415 hours-

3. Bordflugzeug wieder eingesetzt, das gesamte fliegerische Personal und technische Flugpersonal wieder an Bord.

The 3^d ship's aircraft is again ready for deployment, the entire air force personnel and flight crew is back onboard.

1800 / 1800 hours-

NO 2, klarer Himmel, sehr gut Sicht, Barometer 1020,8 mb, -12,5°.

NE 2, clear sky, very good visibility, barometer 1,020.8 mb, -12.5° C.

Die Tarnmaßnahmen sind beendet, da weiteres Tarnmaterial nicht zur Verfügung steht. Vorschiff und Achterschiff sind durch Anlegen von künstlichen Inseln verdeckt. An Oberdeck und auf den Aufbauten ausgelegte Planen und aufgestellte Tannenbäume lassen die Form des Schiffes schon aus geringer Entfernung weitgehend verschwinden. Nicht zu tarnen ist der gesamte Brückenaufbau, der aber gegen den dauernd hellen Himmel nur aus dem innersten Winkel des Faettenfjords, also aus östlicher Anflugrichtung, zu sehen ist. Inwieweit die getroffenen Tarnmaßnahmen auch gegen Fliegersicht wirksam sind, wird durch Luftaufnahmen festgestellt werden.

The camouflage measures are finished, because no more camouflage materials are available. The fore and after sections of the ship are hidden by being moored to artificial islands. The upper deck and the superstructures are covered with sheets of canvas and fir trees have been erected; the form of the ship is not recognizable even from a short distance. The entire bridge could not be camouflaged, but because of the constantly bright sky it can only be seen from the far inner corner of the Faetten Fjord, i.e., from a flight approaching from the East. As to how much the camouflage measures are effective against visibility by aircraft, can be only determined by aerial photography.

[Signed: Topp]

25.1.42 / 25 January 1942

Faettenfjord.
Faetten Fjord.

0800 / 0800 hours-

O 2 – 3, 1/10 bedeckt, sehr klare Sicht, Barometer 1021,3 mb, -20°
E 2 – 3, 1/10 overcast, very clear visibility. Barometer 1,021.3 mb, -20° C.

1200 / 1200 hours-

N.O. 2 – 3, 2/10 bedeckt, sehr klare Sicht, Barometer 1021,5 mb, -21°
E 2 – 3, 2/10 overcast, very clear visibility. Barometer 1,021.5 mb, -21° C.

1340-1405 / 1340-1405 hours-

Fliegeralarm in Drontheim, Flakalarm für das Schiff. 2 englische Aufklärer im Gebiet Drontheim.
Air raid alarm in Trondheim, Flak alarm aboard ship. 2 English reconnaissance aircraft in the airspace of Trondheim.

1540-1617 / 1540-1617 hours- [Same as above]

Fliegeralarm in Drontheim, Flakalarm für das Schiff. 2 englische Aufklärer im Gebiet Drontheim.
Air raid alarm in Trondheim, Flak alarm aboard ship. 2 English reconnaissance aircraft in the airspace of Trondheim.

1640 / 1640 hours-

Von eingeschiffter B.Dienstgruppe wird folgende offen gefunkte Aufklärungsmeldung eines englischen Fernaufklärers abgenommen: "Schlachtschiff weder im Aas-Fjord noch sonst wo gesehen".

The embarked intelligence service records the following non-coded radio reconnaissance message from an English recon plane: "Battleship was seen neither in the Aas Fjord nor anywhere else".

Es ist auffallend, daß sich der Funkverkehr dieses Fernaufklärers mit der Bodenstelle während des ganzen Nachmittages in offener Sprache abgespielt hat. Es muß angenommen werden, daß dem englischen Nachrichtendienst der genaue Aufenthaltsort des Schiffes aus dem norwegischen Spionagedienst bekannt geworden ist und daß dieses Flugzeug den eng umgrenzten Raum des Aas-Fjordes aufzuklären hatte.

It is suspicious that the radio traffic of this long-distance recon aircraft with the ground station transpired in plane language during the entire afternoon. It must be assumed that the English intelligence service must know from the Norwegian spy service the exact location of the ship and that this aircraft had to have surveyed the sharply bordered space of the Aas Fjord.

1700 / 1700 hours-

Eingang Fernschreiben Flotte Gkdos 332 A 3: "Da bei Gruppe Nord und Flotte kein geeignetes Sicherungsfahrzeug verfügbar, muß, falls auch Admiral Norwegen kein Fahrzeug stellen kann, Ausbildung weitgehend am Liegeplatz durchgeführt werden. Notfalls erscheint verstärkter. Einsatz von Vorpostenbooten bei Sperrlücke ausreichend, um wenigstens für einige Stunden ausreichende Sicherheit zu gewährleisten.

Entsendung Sicherungsfahrzeuge im Februar wird von hier angestrebt".

Receipt of teletype message from Fleet secret 332 A 3: "Since no suitable security vessel is available at Group North and Fleet, and since Admiral Norway cannot provide a vessel either, training must be substantially carried out at the mooring. In an emergency, more efficient deployment of the sentry boats at the barricade gap should provide ample security at least for a few hours.

The aim is to dispatch security vessels from here in February".

Admiral Nordküste wird von vorstehendem Fernschreiben der Flotte unterrichtet und um Auskunft gebeten, ob bei beabsichtigten Ausbildungsfahrten verstärkte Bewachung Sperrlücke gewährleistet werden kann, und wie dann U-Bootsgefahr im Dronheimfjord eingeschätzt wird.

Antwort steht noch aus.

Admiral North Coast will be advised of the present teletype message and to provide information as to whether reinforced guarding of the barricade gap can be assured during training cruises and what his estimate of the danger of submarines in Trondheim Fjord are.

Answer is still outstanding.

1945 / 1945 hours-

Eingang Fernschreiben Admiral Norwegen Gkdos. 631 A 2: "Wehrmachtbefehlshaber Norwegen drahtet: Nachrichten aus angeblich zuverlässiger Quelle besagen, daß Engländer große Vorbereitungen für Angriff gegen Nordnorwegen treffen. Ziel angeblich Störung der Erzschiffahrt. Zugriff auf Erzschiffe, große Landungen im Narvik-Gebiet". Es folgen Anweisungen für Dienststellen der Wehrmacht.

Receipt of teletype message from Admiral Norway secret 631 A 2: "The Commander-in-Chief of the Armed Forces Norway wires: News from a supposedly reliable source indicates that the English are making substantial preparations for an attack against northern Norway. The presumed target is ore shipping. Capture of ore ships, large landings in the Narvik region". The following instructions for the offices of the armed forces.

Bereitschaftszustand des Schiffes: Materiell und personell auch an Urlaubstagen (Wochenende) 6-stündige Bereitschaft in vollem Umfang vorhanden. Alle Waffen sind jederzeit materiell voll einsatzbereit, personell in der Woche voll einsatzbereit, an Urlaubstagen mit einer Kriegswache. Unmittelbare Fernsprechverbindung mit Marinezentrale Dronheim; außerdem eine direkte Leitung zum Flakregiment und Fluko, sodaß Übermittlung aller Luftwarnmeldungen und =Nachrichten in kürzester Frist sichergestellt ist; unmittelbare Funk= und Telefonverbindung mit Jagdfliegerstaffel, die den Schutz des Schiffes von Hellwerden bis Dunkelwerden auch bei festliegendem Schiff ausübt; sobald Jagdflugzeuge in der Luft, Funksprechverbindung mit Bodenstellen und Flugzeugen sichergestellt. Normalerweise während der Helligkeit eine Rotte Jagdflugzeuge beim Schiff. Freie Seite und Heck durch Torpedoschutznetz gesichert. Von voraus Luftangriffe nicht durchführbar wegen zu flachen Wassers und Felsvorsprüngen. Unter Panzerdeck verschärfter Verschlusszustand. Fla.= Kriegswache in Sofortbereitschaft. Der Brennstoffbestand wird allwöchentlich aufgefüllt. Herstellung voller Gefechtsbereitschaft ist innerhalb der 6-stündigen Bereitschaft sichergestellt. Readiness conditions of the ship: Materiel- and personnel-wise, also on leave days (weekends), there is complete 6-hour readiness status. All weapons are fully deployable, personnel is fully deployable during the week, on leave days there is only one combat watch assigned. There is an instant telephone connection with the naval center Trondheim; immediate radio and telephone connections with the fighter aircraft squadron which provides protection for the ship from dawn to dusk even when the ship is moored; as soon as the fighter aircraft are airborne, they establish radio contact with the ground stations. Normally, there is one wing of fighters near the ship during daylight. Exposed side and stern are protected by torpedo protection nets. From ahead, air attacks are not executable because of shallow water and rock outcroppings. Below the armored deck, an augmented secure condition has been established and the Flak battle station crew is on instant alert status. The fuel stores are topped off weekly. Conditions for full battle readiness can be secured within 6 hours.

[Signed: Topp]

26.1.42 / 26 January 1942

Faettenfjord
Faetten Fjord.

In der Nacht vom 25. zum 26.1. verstarb im Schiffslazarett der Matrosengefreite Stahl, der am 23.1. mit einer eitrigen Mandelentzündung in ärztliche Behandlung gekommen war, an akutem Herztod.

During the night of the 25 to 26 January Matrosengefreiter Stahl died from sudden cardiac arrest in the ship's sickbay; he came under the physician's care for a pussy tonsillitis on 23.1.

0800 / 0800 hours-

NO 4 – 5, 2/10 bedeckt, sehr klare Sicht, Barometer 1024,0 mb, -22°. Auf dem Wasser starker Seerauch.

NE 4 – 5, 2/10 overcast, very clear visibility, barometer 1,024.0 mb, -22° C. Dense surface fog on the sea.

1200 / 1200 hours-

NNO 2 – 4, 8/10 bedeckt, sehr klare Sicht, Barometer 1023,0 mb, -19,5°. starker Seerauch.

NEE 2 – 4, 8/10 overcast, very clear visibility, barometer 1,023.0 mb, 19.5° C. Dense sea surface fog.

1100-1400 / 1100-1400 hours-

Kommandeur des Flak-Regiments am Aas-Fjord, Oberst Rosenberg, an Bord.

Commander of the Flak regiment at the Aas Fjord, Colonel Rosenberg, comes aboard.

1300 / 1300 hours-

Fliegerführer Nord (West), Oberstlt. Busch, mit Marineverbindungsoffizier, Korv.Kapt. König, an Bord.

Commander of air forces North (West), Lieutenant colonel Busch, with naval liaison officer, Korvettenkapitän König. come aboard.

1425 / 1425 hours-

Eingang Fernschreiben Admiral Nordküste Gkdos Op. 120 A 1:

- "1.) Verstärkte Bewachung Sperrlücke kann mit jetzigen Mitteln nicht stattfinden, da a) wegen Öllage 11 Vorpostenboote im Bereich nicht fahren und mit stärkerer Ölzuteilung nicht zu rechnen ist; b) bei Indienststellung der 11 Boote nur 3 Fahrzeuge mit K.D.B. und 1 Fahrzeug mit S.Gerät vorhanden.
- 2.) Sicherung der Sperrlücke mit hiesigen Mitteln gibt keine Sicherung gegen U-Bootsgefahr. H.E. sind Ausbildungsfahrten im Dronheimfjord nur verantwortbar bei unmittelbarer Sicherung am Schiff durch Torpedoboote oder Zerstörer".

Receipt of teletype message from Admiral North Coast secret operations 120 A 1:

- "1.) The augmented guarding of the barricade gap cannot take place with the currently available means, because a) due to oil situation 11 sentry boats in the area cannot sail and more oil allotments cannot be counted on; b) at commissioning of the 11 boats only 3 vessels were available with K.D.B. [??] and 1 with S [??] equipment.
- 2.) Securing the barricade gap with locally available means does not provide assurance against submarine danger. This means that for the training cruises in the Trondheim Fjord, this action can only be considered responsible, when direct protection of the ship by torpedo boats or destroyers is present."

Flottenkommando wird mit Gkdos-Fernschreiben 879 von dieser Stellungnahme des Admirals Nordküste unterrichtet mit dem Zusatz:

"Werde Bordflugzeuge zur engen Sicherung bei Ausbildungsfahrten einsetzen, halte aber sofortige Bereitstellung von Zerstörern, Torpedoboote oder neuen M.Booten für unerlässlich".

Fleet command is advised of this position by the Admiral North Coast by secret teletype message 879, with the following addition:

"Will deploy ship's aircraft for tight security during training cruises, but consider immediate allocation of destroyers, torpedo boats or the new M boats as indispensable."

Als Ergebnis der Besprechung mit dem Flie.Fü. Nord (West) ist festzustellen: Hauptaufgaben der dem Flie.Fü. Nord (West) unterstehenden Luftstreitkräfte:

- 1.) Bewaffnete Aufklärung an die englische und schottische Ostküste bis zu den Fär-Öer-Inseln;
- 2.) Kampfeinsatz in diesem Gebiet bei erkanntem Ziel bzw. Angriffe auf Landziele in diesem Raum;
- 3.) Sicherung der Geleitzüge im Raum Stavanger – Stadlandet;
- 4.) Aufklärung im Sektor West bis Nord vor Drontheim;
- 5.) U-Bootsjagd vor den Einfahrten nach Drontheim.

Based on the result of the discussion with the commander of air forces North (West), it should be noted: The main mission of the air force units under commander air force North (West) are:

- 1.) Armed reconnaissance of the English and Scottish east coast up to the Faeroe Islands;
- 2.) Combat deployment in the region when a target is identified, i.e., attacks at land-based targets in the region;
- 3.) Security of convoys in the area of Stavanger – Stadlandet;
- 4.) Reconnaissance in the sector to the West and to the North of Trondheim;
- 5.) Submarine hunting in the approaches the entrances to Trondheim.

Für eine lückenlose Durchführung dieser Aufgaben benötigt Flie.Fü. Nord (West) nach eigener Angabe mehres 100 Flugzeuge. Zur Verfügung stehen 50 bis 60 Maschinen. Schwergewicht liegt in der bewaffneten Aufklärung und im Kampfeinsatz an englischen und schottischen Ostküste. Aufklärung in Seeraum vor Drontheim und Sicherung der Einfahrten nach Drontheim ist infolgedessen äußerst dürftig, indem hierfür täglich nur 3 – 4 Maschinen einmal am Tage eingesetzt werden können. Verstärkung der U-Bootsjagd vor den Eingängen zum Drontheimfjord mit Bordflugzeugen wird beschlossen.

In order to accomplish this, the commander of air forces North (West), by his own account, would need 100 aircraft for the seamless conduct of these tasks. Only 50 to 60 aircraft are available. The heavy burden lies with the armed reconnaissance and combat missions along the English and Scottish east coast. Reconnaissance in the sea space in the approaches to Trondheim and the protection of the entrances into Trondheim is consequently extremely inadequate, since for this daily routine there are only 3-4 aircraft that can be deployed once a day. Reinforcement of the submarine hunting in front of the entrances to the Trondheim Fjord with the ship's aircraft was, therefore, agreed upon.

1500 / 1500 hours-

Eingang Fernschreiben Gruppe Nord Gkdos 0635 Ing.: "Bis auf weiteres stehen für 'Tirpitz' nach Auffüllung 'Eurosee' durch 'Adria' insgesamt 4000 t Heizöl Sorte I zur Verfügung. Mit weiterem Nachschub kann infolge augenblicklicher Eislage nicht gerechnet werden".

Receipt of teletype message from Group North secret 0635 Engineering: "Until further notice 'Tirpitz' has at her disposal, after refueling from 'Eurosee', also 'Adria' a total of 4,000 tons of fuel oil Type I. Due the current ice situation, further supplies cannot be anticipated."

Aus Sicherheitsgründen (möglicher Ausfall der E-Diesel bei Fliegerangriffen und damit Unmöglichkeit des Dampfaufmachens, wenn kein Turbo-E-Werk in Betrieb ist) und zur Schonung der E-Diesel ist im Hafentrieb ständig ein großer Kessel in Betrieb, was auch notwendig ist für Schiffsversorgung bei der herrschenden Kälte. Hilfskessel ist klar zum sofortigen Zünden. Bei diesem Hafenbetrieb muß mit täglichem Verbrauch von 42 – 45 m³ Brennstoff gerechnet werden. Da Besserung der Eislage nach Erfahrungen der letzten Winter mit Sicherheit erst im April zu erwarten ist, müssen von den insgesamt 4000 t Heizöl zunächst für reinen Hafentrieb vom 27.1. bis Ende März 64 x 45 m³ = 2880 m³ abgesetzt werden. Die verbleibenden 1120 m³ gestatten dem Schiff in dem genannten Zeitraum höchstens 10 Fahrtage mit sparsamsten Verbräuchen. Diese weitere Einengung der Bewegungsmöglichkeit des Schiffes muß sich nachteilig auf den Ausbildungsgang auswirken.

Based on reasons of security (possible failure of Diesel generators during air attacks and, therefore, the impossibility to open up steam when no turbo generator is on line) and for the protection of the Diesel generators, a large boiler must be in constant operation for in-harbor operations; that is obviously necessary for the ship's requirements during the current cold temperatures. The auxiliary boilers must be clear for instant firing. During this harbor operating period, a daily consumption of from 42-45 m³ of fuel must be counted on. Since improvements in the ice conditions cannot be expected with certainty until April, based on the experience of the past winters, a deduction must be made from the total of 4,000 tons of fuel oil for purely harbor-related operation from 27 January to the end of March: 64 x 45 m³ = 2,880 m³. The remaining 1,120 m³ may allow the ship during this period of time a maximum of 10 cruising days based on the most efficient savings of consumption. This further squeeze on the possibilities of movement of the ship must have detrimental effects on the progress of training.

2100 / 2100 hours-

Als Ergebnis der Besprechung wird mit Gkdos. Fernschreiben 881 an Flotte und Gruppe Nord, nachrichtlich an Luftflotte V, gemeldet:

"Besprechung mit Flie.Fü. Nord (West) hat ergeben:

- 1.) Gemeinsame Maßnahmen zur U-Jagd in Eingängen zum Drontheimfjord nicht ausreichend für unbedingte Sicherheit des Schiffes.
- 2.) Trotz bereitwilligster Unterstützung und selbst bei im Rahmen des Möglichen beabsichtigter zeitweiliger Verlegung von Kampfkräften in Dronheim-Raum zur Verstärkung bewaffneter Aufklärung ist lückelose Aufklärung Seeraumes gegen Einsatz feindlicher See- und Luftstreitkräfte nicht sichergestellt.
- 3.) Halte neben Bereitstellung leichter Sicherungstreitkräfte Vermehrung Aufklärungsverbände bei Flie. Fü. Nord (West) zur Sicherheit Schiffes bei Ausbildungsfahrten und auflaufenden Operationen für unerlässlich".

The result of the discussion is reported to Fleet and Group North, copied to Air Fleet V, with secret teletype message 881:

"Discussion with commander of air forces North (West) show:

- 1.) Combined measures for submarine hunting at the entrances to Trondheim Fjord are insufficient for the absolute safety of the ship.
- 2.) Despite the most willing support, and even in the realm of the nearly possible, the intended temporary reallocation of combat forces in the Trondheim area, in order to reinforce armed reconnaissance and the seamless surveillance against enemy sea and air forces cannot be accomplished with certainty.
- 3.) [I] consider absolutely essential the allocation of light security forces and increases of reconnaissance squadrons for the commander of air forces North (West), in order to ensure the security of the ship during training cruises and for the impending operations.

2200 / 2200 hours-

Wetter: NNO 5 – 6, 7/10 bedeckt, Barometer 1023,8 mb, -18,5°, sehr helle Nacht, klare Sicht.

Weather: NNE 5-6. 7/10 overcast, barometer 1,023.8 mb, -18.7° C, very clear night, clear visibility.

[Signed: Topp]

27.1.42 / 27 January 1942

Faettenfjord.
Faetten Fjord.

0800 / 0800 hours-

NNO 2 – 3, sehr klare Sicht, Barometer 1021,0 mb, 6/10 bedeckt, -19°.
NNE 2 – 3, very clear visibility, barometer 1,021.0 mb, 6/10 overcast, -19° C.

1100-1400 / 1100-1400 hours-

Seekommandant Narvik, Kapitän z. See Oehrl, an Bord.
Commander of Coastal Sector [Seekommandant] Narvik, Captain Oehrl, comes aboard.

Aussprache mit Seekommandant Narvik ergibt: Ein Liegeplatz Bogenbucht fertiggestellt, d.h. an Land 2 Poller zum Festmachen des Hecks mit Leinen, zu beiden Seiten des Liegeplatzes Torpedoschutznetze klar. Eine schwere Flak-Batterie an Bogenbucht fertig aufgestellt, eine zweite im Aufbau. Tarnmaterial nicht vorhanden. In Narvik ein Versorgungsschiff "Pelagos" mit Heizöl, kein Schlepper. Aufsuchen des Liegeplatzes ohne Schlepperhilfe jedoch nicht möglich. Im gesamten Bereich des Seekommandanten Narvik kein einziges zur U-Bootsjagd geeignetes Fahrzeug vorhanden. Narvik daher vorläufig als Liegehafen für "Tirpitz" unbenutzbar.

Frank discussion with Seekommandant Narvik reveals: A mooring space at the Bogen Bay has been finished, that is, there are 2 bollards on land for tying up the stern with lines, the torpedo nets are in place on both sides of the mooring site. A heavy Flak battery has been emplaced and is ready at the Bogen Bay, a second is under construction. Camouflage material is not available. The supply ship "Pelagos" with fuel oil lies in Narvik, there is no tug. A visit to this mooring site without assistance from a tug is, however, impossible. There is not a single suitable vessel for submarine hunting in the entire command area of the Seekommandant Narvik. Therefore, Narvik is currently unusable as mooring site for "Tirpitz".

1200 / 1200 hours-

N 2, 3/10 bedeckt, klar, Barometer 1019,8 mb, -15.8°
N 2, 3/10 overcast, clear, barometer 1,019.9 mb, -15.8° C.

1730 / 1730 hours-

Turbo E-Werk 4,2 ausgefallen wegen Isolationsschaden am vorderen Kollektor=Schrumpfring. Damit Ausfall von 690 kW = 37,5 % dieses E-Werkes. Zusammen mit dem bereits seit Dezember bestehenden Ausfall des E-Diesels 2,4 ist nunmehr 14% der Gesamt-E-Leistung des Schiffes ausgefallen. Entsprechende K.B. [Kriegsbereitschaft] Meldung wird abgegeben. Kriegsbereitschaft nicht unterbrochen, nur eingeschränkt. Reparatur E-Werk 4,2 mit Hilfe Werft Drontheim ist möglich. Dauer noch nicht abzusehen.

Turbo generator plant 4.2 failed because of insulation damage of the forward collector-shrink gasket. This represents a loss of 690 kW = 37.5% of the electrical generating plant. Together with the existing loss of the generator Diesel 2.4 in December, there is now a loss of 14% of the ship's total generating capacity. The appropriate combat readiness report is made. The combat readiness is not interrupted, only impaired. Repairs on generator plant 4.2 is possible with the aid of the Trondheim shipyard. Length of time not known.

1800 / 1800 hours-

SW 2, 2/10 bedeckt, klar, Barometer 1015,3 mb, -14°
SW 2, 2/10 overcast, clear, barometer 1,015.3 mb, -14° C.

[Signed: Topp]

28.1.42 / 28 January 1942

Faettenfjord.
Faetten Fjord.

0800 / 0800 hours-

SW 4 – 5, 2/10 bedeckt, sehr klare Sicht, Barometer 1009,9 mb, -14,2°.
SW 4 – 5, 2/10 overcast, very clear visibility, barometer 1,009.9 mb, -14.2° C.

1043-1100 / 1043-1100 hours-

Fliederalarm in Drontheim, Flakalarm für das Schiff. Die als feindlich angesprochene Maschine wurde späterhin als eine Ju 88 erkannt.

Air raid alarm in Trondheim, Flak alarm for the ship. The aircraft identified as enemy was later recognized as a Ju 88 [Junkers 88].

1200 / 1200 hours-

O 3 – 4, 3/10 bedeckt, Barometer 1010,9 mb, klare Sicht, -12,8°
E 3 – 4, 3/10 overcast, barometer 1,010.9 mb, clear visibility, -12.8° C

1505-1726 / 1505-1726 hours-

U-Bootsjagd eines Bordflugzeuges in den Eingängen des Drontheimfjordes. Vom Feind nichts gesehen.

A submarine hunt by one of our ship's aircraft at the entrances to the Trondheim Fjord. Nothing of the enemy was seen.

2000 / 2000 hours-

ONO 3 – 4, 6/10 bedeckt, Barometer 1010,0 mb, -13,8°
ENE 3 – 4, 6/10 overcast, barometer 1,010.0 mb, -13.8° C.

2300 / 2300 hours-

An der Anlegestelle vor dem Schiff Brand einer Unterkunftsbaracke. Keine Personalverluste. Brande wurde mit Schaumfeuerlöschapparaten des Schiffes gelöscht. Hierdurch Ausfall einer Telefon- und der Fernschreibleitung.

At the mooring site in front of the ship a housing barracks is on fire. No personnel losses. Fire was extinguished with foam extinguishing equipment from the ship. This caused the loss of a telephone and teletype line.

[Signed: Topp]

29.1.42 / 29 January 1942

Faettenfjord.

NNO 3 – 4, klarer Himmel, gute Sicht, Barometer 1011,0 mb, -17°

Faetten Fjord

NNE 3 – 4, clear sky, good visibility, barometer 1,011.0 mb, -17° C.

0912-1140 / 0912-1140 hours-

U-Bootsjagd in den Eingängen des Dronheimfjordes durch je 1 Bordflugzeug. Vom Feind nichts gesehen.

Submarine hunt at the entrances to the Trondheim Fjord by one each ship's aircraft. Nothing seen of the enemy.

1518-1702 / 1518-1702 hours- [Same as above]

U-Bootsjagd in den Eingängen des Dronheimfjordes durch je 1 Bordflugzeug. Vom Feind nichts gesehen.

Submarine hunt at the entrances to the Trondheim Fjord by one each ship's aircraft. Nothing seen of the enemy.

0950-1010 / 0950-1010 hours-

Flakalarm im Bereich Dronheim und an Bord.

Flak alarm in the area of Trondheim and onboard.

1030 / 1030 hours-

Mehrere Detonationen im Bereich der Flugwache 37 (Ramsö-Fjord).

Several detonations in the area of air watch 37 (Ramsö Fjord).

1343-1448 / 1343-1448 hours-

Luftgefahr im Dronheimbereich. An Bord Flugzeuggeräusche mehrmotoriger Flugzeuge in 3 bis 5000m Höhe und Entfernung 20 km zu hören.

Air raid danger in Trondheim area. Onboard, aircraft noises of multi-engine aircraft are heard at 3 to 5,000 m. altitude and 20 km distance.

1600 / 1600 hours-

Die am 27.1. durch K.B.Meldung unklar gemeldete E-Maschine 4,2 wieder klar.

The electrical generator machine 4.2 that was reported on 27 January as not clear in a combat readiness report, is operational again.

1700 / 1700 hours-

Die in der vergangenen Nacht durch Brand einer Baracke ausgefallens Telefon= und Fernschreibverbindung wieder klar.

The telephone and teletype connections that were lost last night during the fire at a barrack has been reestablished.

[Signed: Topp]

30.1.42 / 30 January 1942

Faettenfjord.
Faetten Fjord.

0600 / 0600 hours-

NNO 2 – 3, sehr klare Luft, 5/10 bedeckt, Barometer 1015,2 mb, -17°
NNE 2 – 3, very clear air, 5/10 overcast, barometer 1,015.2 mb, -17° C.

0612-0745 / 0612-0745 hours-

Fliegeralarm in Drontheim, Flakalarm auf dem Schiff.
Air raid alarm in Trondheim, Flak alarm aboard ship.

0657-0742 / 0657-0742 hours-

Fliegeralarm für das Schiff.
Air raid alarm for the ship.

Etwa 6 mehrmotorige Flugzeuge flogen getrennt von Süden und Westen in den Dronheimfjord ein, kurvten in den Außenfjorden und drangen bis Drontheim und Eingang zum Aas-Fjord vor. Flakfeuer vom Flugplatz Varennes, von den Batterien bei Drontheim und Planfeuer von den Batterien um den Aas-Fjord. Keine beobachtete Wirkung, kein Bombenabwurf.

07.07 Uhr flog ein mehrmotoriges Flugzeug etwa 200 hm entfernt hinter dem Schiff vorbei, um 07,15 Uhr 2 mehrmotorige Flugzeug in etwa 95 – 135 hm Entfernung.

About 6 multi-engine aircraft flew separately from the South and West into the Trondheim Fjord, curved about in the outer fjords and forced their way into Trondheim and the entrance to the Aas Fjord. Flak fire [came] from the airbase at Varennes, from batteries near Trondheim and blanketing anti-aircraft fire from the batteries surrounding areas of the Aas Fjord. There were no observed hits, no bombs dropped.

At 0707 hours a multi-engine aircraft flew past the ship about 200 hm [20,000 meters] distant, then at 0715 hours 2 multi-engine aircraft [flew] at a distance of 95-135 hm [from the ship].

0915-1142 / 0915-1142 hours-

Je 1 Bordflugzeug U-Bootsjagd vor den Eingängen zum Dronheimfjord. Keine feindliche Tätigkeit beobachtet.

1 each ship's aircraft is engaged in submarine hunting off the entrances to the Trondheim Fjord. No enemy activity was observed.

1248-1548 / 1248-1548 hours- [Same as above]

Je 1 Bordflugzeug U-Bootsjagd vor den Eingängen zum Dronheimfjord. Keine feindliche Tätigkeit beobachtet.

1 each ship's aircraft is engaged in submarine hunting off the entrances to the Trondheim Fjord. No enemy activity was observed.

[Signed: Topp]

31.1.42 / 31 January 1942

Faettenfjord.

Wetter: NNO 2 – 3, sehr klare Luft, 2/10 bedeckt, Barometer 1,020,0 mb, -19,2°

Faetten Fjord.

Weather: NNE 2 – 3, very clear air, 2/10 overcast, barometer 1,020.0 mb, -19.2° C.

0905-1200 / 0905-1200 hours-

Je ein Bordflugzeug U-Bootsjagd vor den Eingängen zum Dronheimfjord. Keine feindliche Tätigkeit beobachtet.

One each ship's aircraft in submarine hunting off the entrances to the Trondheim Fjord. No enemy activity observed.

1235-1520 / 1235-1520 hours- [Same as above]

Je ein Bordflugzeug U-Bootsjagd vor den Eingängen zum Dronheimfjord. Keine feindliche Tätigkeit beobachtet.

One each ship's aircraft in submarine hunting off the entrances to the Trondheim Fjord. No enemy activity observed.

1151-1330 / 1151-1330 hours-

Fliegeralarm in Dronheim, Flakalarm für das Schiff. Keine eigenen Beobachtungen.

Air raid alarm in Trondheim, Flak alarm on shipboard. No [positive] observations by us.

1420-1455 / 1420-1455 hours-

Fliegeralarm in Dronheim, Flakalarm für das Schiff. Von Flugwache 10 (bei Lausnes) werden Geräusche mehrmotoriger Flugzeuge gemeldet. Keine eigenen Beobachtungen.

Air raid alarm in Trondheim, Flak alarm on shipboard. Aircraft watch 10 (near Lausnes) reports sounds of multi-engine aircraft. No observations by us.

Da in der Woche vom 25. bis 31.1 die mit Flotte Gkdos. 258 A 1 und Gkdos. 315 A 1 festgelegten Vorbedingungen für Ausbildungsfahrten im Dronheimfjord sämtlich nicht erfüllt waren und ebenso die mit Flotte Gkdos. 332 A 3 vom 25.1. angeordnete Sicherung der Sperrlücke vom Admiral Nordküste nicht gewährleistet werden konnte, mußten die vorgesehenen 2 Fahrtage ausfallen. Z.Zt. kann am Liegeplatz noch mit ausreichendem Nutzen Ausbildung im Einzelgefechstdienst betrieben werden. In absehbarer Zeit muß jedoch wieder gefahren werden, da Scheinwerferübungen, Nachtgefechstdienst, E-Meß- und Ortungsübungen und Klarschiffausbildung nur in Fahrt betrieben werden können. Der Torpedoschießabschnitt steht noch aus und sollte gemäß Anweisung Flotte vor Gotenhafen nicht mehr stattfinden, sondern in Dronheim erledigt werden. Sicherungs- und Fangboote sowie Zielschiffe stehen jedoch nicht zur Verfügung. Die Frage der Zuteilung von Sicherheitsfahrzeugen bleibt daher dringend.

During the week of 25 to 31 January, based on what Fleet secret messages 258 A 1 and secret message 315 A 1 had set forth, the preconditions for the training cruises in the Trondheim Fjord were not met, and the entire training schedule was not fulfilled; and, because the security ordered for the barricade gap was never provided, the 2 cruise days had to be scratched. At this time, the ship is at its mooring using still fairly sufficient means for the training of individual combat duty stations. But in the very near future, we must cruise again to carry out searchlight exercises, night combat, rangefinder and bearing exercises, and clear-ship-for-action training, training that can only be accomplished while underway. The torpedo launching training segment is still outstanding and was, according to instructions from Fleet, not to take place off Gotenhafen, but rather, it was to be completed in Trondheim. Safety and catch boats as well as target ships are still not available. The request for allocation of security vessels remains urgent.



[Signed: Topp]